

Die Automobil- und Automobilzulieferindustrie in Norddeutschland

Branchenstudie im Rahmen des Projektes „Struktureller
Wandel und nachhaltige Modernisierung – Perspektiven der
Industriepolitik in Norddeutschland“

Dezember 2013
Arne Klöpffer
Julian Lenz

Gefördert von der

Hans **Böckler**
Stiftung 

Fakten für eine faire Arbeitswelt.

Unterstützt von



Hintergrund der Studie

Die vorliegende Studie wurde im Rahmen des Projektes „Struktureller Wandel und nachhaltige Modernisierung – Perspektiven der Industriepolitik in Norddeutschland“ erstellt. Das Projekt sollte einen Forschungs- und Diskussionsbeitrag leisten zur Entwicklung und Umsetzung einer integrierten und abgestimmten Strategie einer an nachhaltiger Modernisierung ausgerichteten Industriepolitik in den fünf norddeutschen Bundesländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Ein wesentlicher Schwerpunkt war die Erarbeitung von Analysen ausgewählter Industriebranchen in Norddeutschland, hinsichtlich der Fragen von:

- Erhalt und Ausbau von Beschäftigung. Wo liegen Wachstumsbereiche und -chancen? Wo gibt es Herausforderungen bei Arbeitsbedingungen und „Guter Arbeit“?
- Ökologische Modernisierung. Welche Ansatzpunkte gibt es in den Unternehmen? Wo sind Fortschritte sichtbar? Wie kann die Idee einer Berücksichtigung ökologischer Ziele in der Industriepolitik realisiert werden?
- Branchenübergreifende Querschnittsthemen. Welche Bedeutung haben Themen der Verkehrsinfrastruktur, Energieversorgung, Innovation und Qualifizierung, Klima- und Umweltschutz, demografischer Wandel für die Perspektiven der Industrie in Norddeutschland?

Das zweijährige Projekt der Hans-Böckler-Stiftung wurde in enger Kooperation mit dem DGB Nord, IG Metall, IG BCE, NGG und ver.di durchgeführt und im Sommer 2014 abgeschlossen. Begleitet wurde das Projekt durch einen Beirat, in dem Vertreter/innen von Landesministerien der fünf Bundesländer, Unternehmen, Gewerkschaften und Wissenschaft mitgearbeitet haben.

Neben der vorliegenden Studie wurden Branchenanalysen für die Luft- und Raumfahrtindustrie, die Ernährungsindustrie, die Chemie-, Pharma-, Kunststoffindustrie, die Windenergieindustrie, die Schiffbauindustrie und die Branche Häfen und Logistik in Norddeutschland erarbeitet. Alle Ergebnisse und Branchenanalysen sind in einem Abschlussbericht des Projektes zusammengefasst.

Für weitere Informationen zum Projekt:

Projektleitung

Wilke, Maack und Partner
Schaarsteinwegsbrücke 2
20459 Hamburg

Telefon: +49(0)40/43 27 87 43

Telefax: +49(0)40/43 27 87 44

Mail: info@wilke-maack.de

Inhalt

1. Einleitung.....	5
2. Branchenprofil der Automobil(zuliefer)industrie in Deutschland.....	6
2.1 Die deutsche Automobilindustrie – ein ‚Global Player‘	6
2.2 Umsatzentwicklung – Hauptantriebsmotor ausländische Märkte	7
2.3 Unternehmens- und Betriebsstruktur – Dominanz der Großen	9
3. Die Automobil(zuliefer)industrie in Norddeutschland: Struktur, Arbeit und Beschäftigung.....	9
3.1 Die Branche in Norddeutschland – hohe Bedeutung, aber geringe Einflussmöglichkeiten ...	9
3.2 Arbeit und Beschäftigung.....	12
4. Strukturwandel und nachhaltige Modernisierung	17
4.1 Globaler Strukturwandel stellt die Branche vor historische Herausforderungen	17
4.2 Elektroautos als Element einer Elektromobilitätsstrategie	20
5. Industriepolitische, betriebliche und gewerkschaftliche Initiativen	22
5.1 Cluster Automotive Nordwest – ein länderübergreifender Ansatz	23
6. Zusammenfassende Bewertung	25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Entwicklung des Gesamtumsatzes der dt. Automobilindustrie 2007-2012 in Milliarden Euro	8
Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Automobilindustrie (WZ 2008: 29) nach norddeutschen Regionen von 2007 bis 2012.....	13
Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Automobilindustrie, Deutschland nach Qualifikation 2007-2011.....	14
Tabelle 4: Arbeitszeiten und Bruttoverdienste in der dt. Automobilindustrie 2008 bis 2012.....	17
Tabelle 5: Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken der Automobil(zuliefer)industrie in Norddeutschland	26

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Weltmarktanteil produzierter Fahrzeuge der fünf größten Automobilindustrienationen	6
Abbildung 2: Die fünf größten Exportbranchen in Deutschland 2012 in Milliarden Euro	7
Abbildung 3: Entwicklung des Umsatzes der dt. Automobilindustrie nach Teilbranchen (2009-2012) .	8
Abbildung 4: Räumliche Verteilung der Automobil(zuliefer)industrie in Niedersachsen	12
Abbildung 5: Altersstruktur in der deutschen Automobilindustrie 2012, in Prozent	16

Die Automobil- und Automobilzulieferindustrie in Norddeutschland

1. Einleitung

Als einer der wichtigsten Wirtschaftszweige in Deutschland ist die Automobilindustrie auch für die norddeutsche Region hinsichtlich ihrer Wirtschaftskraft, der Beschäftigungswirkung und der innovativen Ausstrahlung auf andere Bereiche von herausragender Bedeutung. In der öffentlichen Wahrnehmung dominieren die großen Endhersteller-Unternehmen, auch OEM (Original Equipment Manufacturers) genannt, das Bild der Automobilindustrie. Die Wertschöpfungskette umfasst insgesamt aber eine Vielzahl der unterschiedlichsten Unternehmen.

Die Branche befindet sich weltweit in einem tiefgreifenden Wandel, der auch für die OEM und ihre Zulieferer in Norddeutschland nicht folgenlos ist. Neue Märkte haben an Bedeutung gewonnen, Produktionsprozesse und -ketten wurden umgestellt und Standorte im Ausland auf- und ausgebaut oder dorthin verlagert. Gleichzeitig sind sicher geglaubte Absatzmärkte aufgrund der Wirtschafts- und Finanzkrise eingebrochen und Produktionen mussten umgestellt oder kurzfristig gedrosselt werden. Neben diesem Wandel auf dem Weltmarkt mit seinen neuen, großen potenziellen Käuferschichten in den wirtschaftlich aufstrebenden Schwellenländern sind es zurzeit vor allem die rasant fortschreitende technologische Entwicklung und energie- und klimapolitische Erfordernisse, welche die Rahmenbedingungen der Branche grundlegend verändern. Es gilt mit neuen Konzepten auf die veränderten Ansprüche der Menschen an Mobilität zu reagieren und diese in Einklang mit umwelt- und verkehrspolitischen Erfordernissen zu bringen.

Charakteristisch für die Automobilindustrie ist die ausgeprägte Rangfolge in der Wertschöpfungskette. An der Spitze stehen die OEM als Endhersteller, denen die Automobilzulieferer in unterschiedlichen Gruppen folgen. Unter Tier-1-Zulieferern werden dabei die Hersteller von Modulen und System (wie Brems-, Lenk-, Getriebe- oder Sitzsysteme) verstanden, die den Endhersteller direkt beliefern. Die Tier-2-Zulieferer liefern Komponenten, während die Tier-3-Zulieferer für die Lieferung von Einzelteilen verantwortlich sind. Schließlich, wenn auch nicht Teil der eigentlichen Wertschöpfungskette, gehört eine Vielzahl von kleinen Dienstleistungsunternehmen zur Automobilindustrie, wobei insbesondere Entwicklungs- bzw. Ingenieurdienstleistern eine bedeutende Rolle zukommt.¹

Mit Blick auf die Automobilindustrie in Norddeutschland spielt die Metropolregion Hannover mit Braunschweig, Göttingen und Wolfsburg wegen der dort ansässigen Konzernzentrale sowie des größten VW-Werks Deutschlands, eine besondere Rolle. Weitere Werke befinden sich u.a. in Hannover, Braunschweig und Salzgitter. Neben diesem Ballungsgebiet unterhält VW ein Werk in Emden, das für die Herstellung des Passats verantwortlich ist sowie eines in Osnabrück. In den norddeutschen Bundesländern ist der Daimler-Konzern als weiterer Endhersteller mit zwei Werken vertreten: In Bremen werden die Mercedes-Benz C-Klasse, E-Klasse, der SLK, SL, sowie der GLK montiert, während das Mercedes-Benz Werk in Hamburg Fahrzeugkomponenten wie Achsen und Lenksäulen herstellt. Unternehmen der Zulieferindustrie (insbesondere Tier-1) befinden sich meist in

¹ Vgl. Barthel, Klaus et al. (2010): Zukunft der deutschen Automobilindustrie. Herausforderungen und Perspektiven für den Strukturwandel im Automobilssektor, WISO-Diskurs, Friedrich-Ebert-Stiftung, S.16-18.

regionaler Nähe zu den Werken der Endhersteller. In Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein sind keine Endhersteller angesiedelt, jedoch gibt es auch hier einige Zulieferunternehmen.²

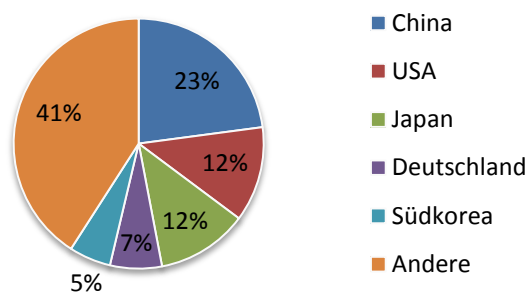
2. Branchenprofil der Automobil(zuliefer)industrie in Deutschland

2.1 Die deutsche Automobilindustrie – ein ‚Global Player‘

Die Hersteller von deutschen Automobilen sind weltweit als Global Player aktiv: von den 13.624.275 im Jahr 2012 von deutschen Automobilherstellern produzierten Pkw wurden rund 60 Prozent im Ausland gefertigt.³ Auch die in Norddeutschland vertretenen Konzerne VW und Daimler sind mit ihren Produktionsstandorten weltweit vertreten. Nach Konzernangaben betreiben beide Unternehmen Produktionsstätten in Afrika, Amerika, Asien und Europa und zählen zu den 20 weltweit führenden Automobilherstellern, wobei der VW-Konzern 2012 sogar auf dem zweiten Platz rangierte.⁴

Bei der Herstellung von Personenkraftwagen zählte die Bundesrepublik 2012 mit einem Anteil von 9,81 Prozent zu den Top-3 Herstellern weltweit, während die Nutzfahrzeugproduktion mit einem Anteil von 2,18 Prozent vergleichsweise gering ist und deutlich hinter den Weltmarktführern aus den USA, China und Japan liegt. Eine besonders starke Stellung in der Produktion der deutschen Automobilhersteller nehmen hochwertige Fahrzeuge aus dem sogenannten Premiumsegment ein. Das Center Automotive Research (CAR) der Universität Duisburg-Essen schätzte für 2010 einen Anteil von 73,1 Prozent der deutschen Automobilhersteller an allen weltweit verkauften Fahrzeugen aus dem Premiumsegment.⁵ Deutschland belegt mit einem Weltmarktanteil von ca. 7 Prozent (5.649.269 produzierte Fahrzeuge) den vierten Platz hinter China (23%), Japan (12%) und den USA (12%).

Abbildung 1: Weltmarktanteil produzierter Fahrzeuge der fünf größten Automobilindustrienationen



Quelle: OICA (2012); eigene Darstellung.

Für den deutschen Außenhandel ist die Automobilindustrie daher ein zentrales Standbein. Den Exportdaten für das Jahr 2012 zufolge ist die Automobilindustrie der Hauptantriebsmotor für den Export mit einer jährlichen Ausfuhr von Gütern im Wert von ca. 190 Milliarden Euro. Nach Angaben

² In Mecklenburg-Vorpommern ist bei Rostock die Firma Oberaigner Automotive GmbH angesiedelt, welche sich selbst als OEM bezeichnet und auf die Entwicklung und Produktion von Systemen des Antriebsstranges und der Allradtechnik spezialisiert ist. So fertigt die Firma die Systemkomponenten der Allradversionen u.a. von Mercedes-Transporter. Im Sinne der vorliegenden Branchenanalyse wird Oberaigner Automotive jedoch nicht als klassischer OEM gefasst.

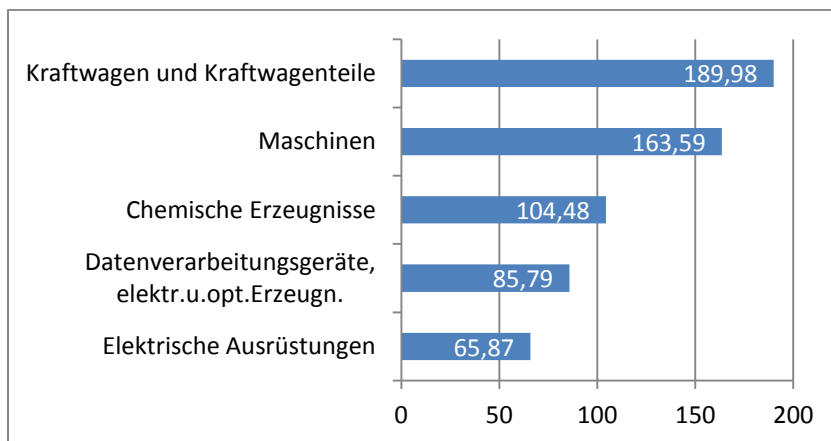
³ Vgl. Verband der Automobilindustrie (VDA) (2014a): Automobilproduktion, Webseite.

⁴ Vgl. Verband der Automobilindustrie (VDA) (2014b): Export, Webseite.

⁵ Vgl. Barthel, Klaus et al. (2010): Zukunft der deutschen Automobilindustrie. Herausforderungen und Perspektiven für den Strukturwandel im Automobilssektor. WISO-Diskurs. Friedrich-Ebert-Stiftung, S.20.

des VDA verringerte sich zwar die gesamte Anzahl exportierter Pkw zwischen 2011 und 2012 um 2,6 Prozent ⁶, die Exportquote stieg aber auf 76,7 Prozent im Gegensatz zu 75,8 Prozent im Vorjahr. Dabei ist eine Verschiebung der Absatzmärkte in den vergangenen Jahren zu beobachten, die durch die europäische Wirtschafts- und Finanzkrise noch verschärft wurde.⁷ Diese Beobachtung lässt sich anhand der exportierten Pkw illustrieren: Während in nahezu allen anderen Absatzmärkten die absoluten Exportzahlen 2012 im Vergleich zum Vorjahr gestiegen sind, gingen die Exporte der deutschen Automobilindustrie in Staaten des europäischen Binnenmarkts um 12,7 Prozent zurück. Besonders stark wuchsen die Exporte hingegen in amerikanische Länder mit 15,6 Prozent und nach China.

Abbildung 2: Die fünf größten Exportbranchen in Deutschland 2012 in Milliarden Euro



Quelle: Statistisches Bundesamt: Jahresbericht Außenhandel, Zusammenfassende Übersichten für den Außenhandel (vorläufige Ergebnisse) 2012; eigene Darstellung.

2.2 Umsatzentwicklung – Hauptantriebsmotor ausländische Märkte

Nahezu zwei Drittel des Gesamtumsatzes im Jahr 2012 wurden im Ausland erzielt, wobei die Entwicklung seit 2007 trotz Schwankungen weitestgehend stabil war. Lediglich im Jahr 2009 war der Auslandsumsatz bedingt durch die internationale Wirtschafts- und Finanzkrise stark eingebrochen. Dies schlug sich 2009 auch in der Gesamtumsatzentwicklung mit einem Rückgang von ca. 20 Prozent nieder, wobei sich die deutsche Automobilindustrie – im Unterschied zu anderen europäischen OEM – allerdings schnell wieder erholen konnte und bereits 2011 das Vorkrisenniveau übertraf. Nahezu 20 Prozent (19,48%) des gesamten Umsatzes im Verarbeitenden Gewerbe erwirtschafteten im Jahr 2012 die Unternehmen der Automobilindustrie. Ein Blick auf die unterschiedlichen Segmente der Automobilbranche zeigt, dass die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren den größten Anteil des Umsatzes der gesamten Branche für sich beansprucht.

VW und Daimler, die beide auch mit Werken in Norddeutschland vertreten sind, sind die umsatzstärksten Endhersteller. Daimler erwirtschaftete im Jahr 2012 ca. 106 Milliarden Euro und der VW-Konzern mit ca. 173 Milliarden Euro⁸. Sowohl bei Daimler als auch bei VW setzt sich das Geschäftsfeld Automobil aus der Produktion von Pkw als auch von Nutzfahrzeugen zusammen, wobei ein Großteil des Umsatzes im Bereich der Pkw-Herstellung entsteht. Neben den Marken VW Pkw und VW Nutzfahrzeuge zählen weitere Marken zum Automobil-Bereich der VW AG. So fällt in der Pkw-

⁶ Von ca. 4,2 Millionen exportierten Fahrzeugen 2011 auf ca. 4,1 Millionen exportierte Fahrzeuge 2012.

⁷ Vgl. Verband der Automobilindustrie (2012): Jahresbericht 2012, S.28.

⁸ Vgl. dazu Geschäftsberichte VW AG und Daimler AG.

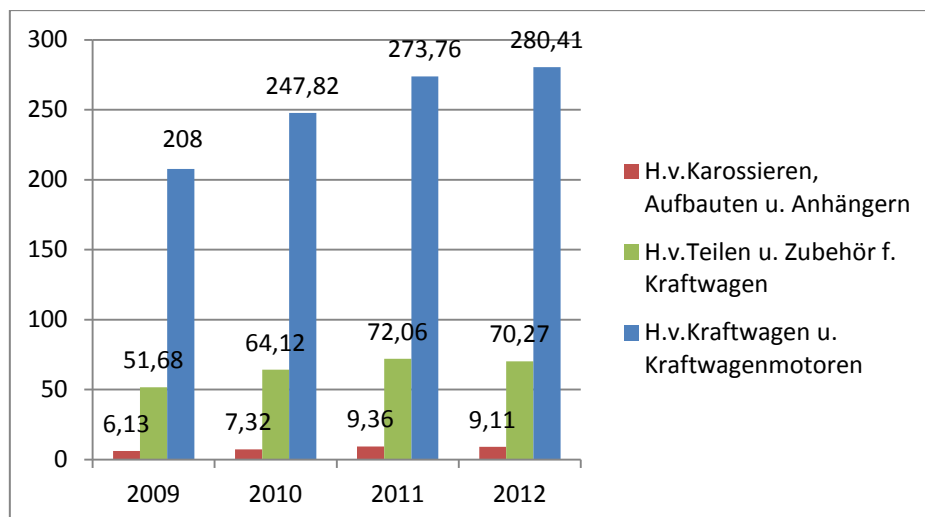
Herstellung ein bedeutender Teil des Umsatzes neben VW Pkw (103.942 Mio. Euro) auf die Marke Audi (48.771 Mio. Euro).⁹

Tabelle 1: Entwicklung des Gesamtumsatzes der dt. Automobilindustrie 2007-2012 in Milliarden Euro

Jahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	337,1	336,1	265,6	319,3	355,2	339,3
davon Inland	130,0 (38,5%)	132,3 (39,4%)	114,6 (43,1%)	119,4 (37,4%)	132,1 (37,2%)	119,4 (35,2%)
davon Ausland	207,0 (61,5%)	203,7 (60,6%)	151,0 (56,9%)	199,8 (62,6%)	223,1 (62,8%)	220,0 (64,8%)
Verarbeitendes Gewerbe	1.677,7	1.720,1	1.363,6	1.562,0	1.734,7	1.741,9

Quelle: Statistisches Bundesamt: Jahresbericht für Betriebe im Verarbeitenden Gewerbe, Jahreswerte auf Basis WZ08 bzw. WZ03 für 2007 & 2008; eigene Darstellung.

Abbildung 3: Entwicklung des Umsatzes der dt. Automobilindustrie nach Teilbranchen (2009-2012)



Quelle: Statistisches Bundesamt: Jahresbericht für Betriebe im Verarbeitenden Gewerbe 2009-2012, Jahreswerte auf Basis WZ08; eigene Darstellung.

Einen weiteren großen Teil des Umsatzes erwirtschaftete die Automobilzulieferindustrie, die genau wie die OEM seit 2009 ihren Umsatz steigern konnte (von ca. 52 Mrd. Euro 2009 auf ca. 70 Mrd. Euro 2012), wenn auch im Vergleich zum Jahresumsatz 2011 kleine Einbußen hingenommen werden mussten. Auch hier hat vor allem der ausländische Absatzmarkt einen bedeutenden Anteil am Umsatzwachstum.¹⁰ Insgesamt fielen im Jahr 2012 ca. 19,53 Prozent (70,3 Mrd. Euro) des Gesamtumsatzes der Branche auf die Automobilzuliefererindustrie. Bei ebenfalls positiver Umsatzentwicklung entfiel nur ein geringer Teil des Gesamtumsatzes auf die Hersteller von Karosserien, Aufbauten und Anhängern.

⁹ Zur VW AG zählen neben Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi und MAN mit Hauptsitzen in Deutschland unter anderem auch die Marken SEAT (Spanien), Skoda (Tschechische Republik), Bentley (Großbritannien), Bugatti (Frankreich), Lamborghini (Italien) und Scania (Schweden). Die VW AG hatte nach eigenen Angaben am 31.12.2011 insgesamt 501.956 Beschäftigte in 94 Werken, davon etwas mehr als die Hälfte an Standorten bzw. in Gesellschaften außerhalb Deutschlands (z.B. in China ca. 46.000, in der Tschechischen Republik ca. 25.000, in Brasilien ca. 23.000, in Spanien ca. 17.000 und in Mexiko ca. 14.000). Vgl. Volkswagen AG (2012): Zahlen, Daten Fakten. Navigator 2012, S.2-3. Die 2012 erfolgte Integration der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG in die Volkswagen-Gruppe ist hierbei noch nicht berücksichtigt.

¹⁰ Vgl. VDA (2013): Jahresbericht 2013, S.14.

2.3 Unternehmens- und Betriebsstruktur – Dominanz der Großen

Während die 109 Betriebe der Endhersteller (Stand 2012) vor allem zu den international agierenden Großunternehmen wie VW, Daimler und BMW gehören und große Betriebe mit oft deutlich mehr als 500 Beschäftigten sind ¹¹, sind in der Zulieferbranche in der Regel lediglich die Tier-1-Zulieferer Großunternehmen, die über globalisierte Standort- und Produktionsstrukturen verfügen.¹² Im Jahr 2012 gehörten dieser Branche 867 Betriebe in Deutschland an, von denen die Mehrzahl kleinere und mittlere Betriebsgrößen haben.

Im Jahr 2012 umfasste die gesamte Automobilindustrie insgesamt 1.314 Betriebe (ab 20 Beschäftigten). Davon beschäftigten 1.103 bis zu 499 Mitarbeiter/innen, was 83,94 Prozent der gesamten Betriebe in der Automobilindustrie ausmacht. Beschäftigung und Umsatz konzentrieren sich jedoch auf die großen Betriebe, so beschäftigen bspw. die 99 Betriebe mit 1.000 und mehr Mitarbeiter/innen 72,1 Prozent aller Beschäftigten in der Branche.

Die globalen Konzernstrukturen, der Auf- und Ausbau ausländischer Produktionsstandorte zur kostengünstigen Fertigung und zur Erschließung neuer oder wachsender Märkte (z.B. in China) sind in diesem Zusammenhang zentrale strategische Themen der Unternehmen. Auch global agierende Konzerne bleiben auf funktionierende Strukturen, qualifizierte Beschäftigte und innovative Entwicklungsabteilungen angewiesen. Hierin liegen relevante Faktoren für die Qualität, den Erfolg und die Zukunftsfähigkeit der Produkte und Prozesse. Auch deshalb ist die regionale Einbettung der Automobilindustrie und die industriepolitische Flankierung und Förderung weiterhin von hoher Relevanz für regionale und nationale Akteure.

3. Die Automobil(zuliefer)industrie in Norddeutschland: Struktur, Arbeit und Beschäftigung

3.1 Die Branche in Norddeutschland – hohe Bedeutung, aber geringe Einflussmöglichkeiten

Der Anteil der Beschäftigten in der Automobil- und -zulieferindustrie ist in den Bundesländern Schleswig-Holstein, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern relativ gering. Dies gilt sowohl für die Betrachtung des Anteils der Beschäftigten in dieser Branche in den drei Ländern im Verhältnis zur Gesamtzahl der Beschäftigten als auch hinsichtlich des Anteils an Beschäftigten in diesem Industriezweig in Norddeutschland. Dennoch ist die Automobil- und -zulieferbranche auch hier nicht bedeutungslos. Insbesondere in strukturschwachen Regionen können einzelne Betriebe eine herausgehobene Stellung haben und eine wichtige Funktion einnehmen. Neben der Anzahl der Beschäftigten (in einer Branche mit häufig relativ hohem Einkommensniveau und überwiegend vergleichsweise sicheren Arbeitsverhältnissen auch für höher Qualifizierte) übernehmen sie

¹¹ Vgl. Barthel, Klaus et al. (2010): Zukunft der deutschen Automobilindustrie. Herausforderungen und Perspektiven für den Strukturwandel im Automobilssektor. WISO-Diskurs. Friedrich-Ebert-Stiftung, S.16-17.

¹² Zu den weltweit größten Unternehmen/Konzernen, die als Automobilzulieferer agieren, wenngleich sie nur teilweise von der entsprechenden statistischen Klassifikation erfasst werden, zählen (Reihenfolge nach weltweitem Umsatz 2012, absteigend): Continental (u.a. Reifen, Sicherheitssysteme, Bremsanlagen; Hauptsitz: Deutschland), Bosch (Sicherheitssysteme, Elektroantriebe, Einspritzsysteme; Deutschland), Denso (Sicherheitssysteme, Klimaanlage, Elektromotoren; Japan), Bridgestone/Firestone (Reifen; Japan/USA); Magna (Karosserieteile, Elektroantriebe, Innenräume; Kanada/Österreich); Aisin (Pumpen, Motoren, Federung, Sicherheitssysteme, Japan); Hyundai Mobis (diverse Komponenten; Korea); Michelin (Reifen, Frankreich); Johnson Controls (Elektronik, Batterien, Türen, Innenräume, Sitze; USA); Faurecia (Abgasanlagen, Stoßfänger, Innenräume; Frankreich). Vgl. WirtschaftsWoche (2013): Die größten Automobilzulieferer der Welt, Webseite.

gegebenenfalls Verantwortung in der Ausbildung von Fachkräften¹³ und tragen mit ihrem Steueraufkommen zur Finanzierung öffentlicher Aufgaben bei. Grundsätzlich ist auch daher der Erhalt dieser industriellen Beschäftigung für Kommunen und Länder, politische sowie gewerkschaftliche Akteure von hohem Stellenwert.

In Bremen ist die Automobilindustrie mit dem Mercedes-Benz Werk und den Zulieferbetrieben aus dem Tier-1 und Tier-2 Bereich ein großer Wirtschaftszweig. Indirekte Wirkungen hat die Branche nicht nur in Bremen, sondern auch im Umland bzw. in der Metropolregion Bremen-Niedersachsen insgesamt, etwa durch produktionsbezogene Logistik- und Dienstleistungen und den Automobilumschlag in Bremerhaven. Hier gibt es zahlreiche länderübergreifende Themen, zum Beispiel aufgrund der hohen Zahl an Beschäftigten, die über die Grenzen hinweg von ihrem Wohn- zum Arbeitsort pendeln, durch Verflechtungsbeziehungen in Industriezweigen, sowie hinsichtlich logistischer Prozesse.¹⁴ Eine Verengung auf die „expliziten“ Automobil-Zulieferunternehmen bildet die ökonomische und beschäftigungsbezogene Wirkung der Branche nicht angemessen ab. Die Erzeugung und Veredelung von Rohstoffen¹⁵ oder die Sicherung hochqualifizierten Fachkräftebedarfs durch entsprechende Studiengänge, Forschungseinrichtungen usw. sind regional von hoher Bedeutung. Auch wenn nicht in jeder Region die gesamte Wertschöpfungskette des Endproduktes vorhanden ist und ein beträchtlicher Teil der Zulieferungen und Dienstleistungen aus anderen, gegebenenfalls weltweit verteilten, Regionen bezogen wird, so stellen lokale und regionale Strukturen und Unternehmen inklusive der politischen und gesetzlichen Rahmenbedingungen eine wichtige Basis für eine funktionierende und zukunftsfähige industrielle Entwicklung dar.

Trotz der regional hohen Bedeutung des Mercedes-Benz Werkes in Bremen und obwohl es mittlerweile als Kompetenzzentrum des neuen C-Klasse Modells¹⁶ auch strategisch im Daimler-Konzern mehr als die Funktion einer „verlängerten Werkbank“ erfüllt, ist die Abhängigkeit von Entscheidungen der Konzernzentrale weiterhin erheblich. Forschung und Entwicklung, mittel- und langfristige Planungen und z.B. auch die Vergabe großer „Zulieferaufträge“ finden nicht in Bremen, sondern in Stuttgart und Sindelfingen statt. Dies hat spürbare Auswirkungen auf die Möglichkeiten, seitens der Werkleitung, der Politik und auch der Arbeitnehmer/innen und ihrer Vertreter/innen in Bremen auf unternehmerische Entscheidungen, die regionale Vernetzung oder die Gestaltung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen Einfluss zu nehmen. Ähnlich kann die Situation bzgl. der Handlungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für das Mercedes-Benz Werk in Hamburg sowie für das VW-Werk in Emden, in dem unter anderem der Passat gefertigt wird, beschrieben werden. Auch in Emden befindet man sich nicht in unmittelbarer Nähe zur Konzernzentrale in Wolfsburg, sondern ist stark von Entscheidungen auf „übergeordneter Ebene“ abhängig¹⁷. Das Emdener Werk sowie die direkten Zulieferunternehmen sind für die gesamte strukturschwache Region Ostfriesland von erheblichem Gewicht. Deren Standortvorteile liegen u.a. in den viel genutzten Möglichkeiten des Hafen- und Automobilumschlags.

¹³ Im Arbeitsmarktmonitor Mecklenburg-Vorpommern wird u.a. die Fachkräftesituation in der Automobilzulieferbranche dargestellt. Vgl. z.B. Freund, A. und Ulatowski, J. (2011): Fachkräftesituation in der Automobilzulieferbranche in Mecklenburg-Vorpommern, 4. Befragungswelle. TGS.

¹⁴ Vgl. zu diesem Thema und für die Betrachtung der Branche in dieser Region auch Rippe/Tholen (2008): Beschäftigung und Verflechtungsbeziehungen der Automobilindustrie und ihrer Zulieferer in der Metropolregion Bremen-Oldenburg. Vertiefende Einblicke in die Struktur der Automobil- und -zulieferindustrie in der Region Bremen finden sich auch in Klöpffer, A./ Holtrup, A. (2011): Ambivalenzen betrieblicher Krisenbewältigung. Schriftenreihe Institut Arbeit und Wirtschaft.

¹⁵ Beispielhaft kann hier auf das Stahlwerk ArcelorMittal Bremen verwiesen werden, in dem u.a. Bleche für die Automobilindustrie gefertigt werden.

¹⁶ Als Kompetenzzentrum wird von Bremen aus die Produktion der C-Klasse auch an anderen Standorten (Südafrika, China, ab 2014 auch USA) gesteuert und die europäische Produktion des Modells wurde in Bremen zusammengeführt.

¹⁷ Selbstverständlich gibt es auch an den genannten Standorten Gestaltungsmöglichkeiten der regionalen Akteure. Dies wird in Kapitel 4 am Beispiel Emden für Ansätze nachhaltiger Modernisierung aufgezeigt.

Die Abhängigkeit der regionalen Werke von den Entscheidungen der Konzernzentralen gilt in ähnlicher Form für die Zulieferindustrie, deren Betriebe in den norddeutschen Regionen nicht nur von den Endherstellern, für die sie produzieren, abhängig sind, sondern häufig auch in globale Konzernstrukturen eingebunden sind¹⁸. Strategische Entscheidungen werden auch hier zentral gesteuert. Aus industriepolitischer Sicht sind die Handlungsmöglichkeiten daher häufig auf die Gewährleistung günstiger Rahmenbedingungen beschränkt. Wichtiger Faktor für die Beziehungen der Standorte innerhalb der Konzerne sowie zwischen den Konzernen ist dabei die Preiskonkurrenz. Vor dem Hintergrund dieses Wettbewerbs müssen zur Sicherung von Produktionskapazitäten, Aufträgen und Beschäftigung gegebenenfalls erhebliche Zugeständnisse von politischen Akteuren, Werkleitungen und auch Belegschaften gemacht werden, die Rückwirkungen auf die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, die regionale Wirtschaftsstruktur, die Qualität und die Zukunfts- und Innovationsfähigkeit eines Standorts haben können. Die regionalen Akteure werden durch diese Rahmenbedingungen in eine schwache Verhandlungsposition versetzt, da die Branche einerseits in Teilen Norddeutschlands eine hohe regionale Bedeutung hat, andererseits die Einflussmöglichkeiten auf die Konzernentscheidungen jedoch gering sind. Politisch ist in diesem Kontext abzuwägen, was dennoch für den Erhalt und die Sicherung der Beschäftigung getan werden kann und muss und inwieweit gleichzeitig Gestaltungsmöglichkeiten (und Ressourcen) in anderen Branchen genutzt werden können.

Bezog sich die bisherige Betrachtung insbesondere auf die deutsche „Küstenregion, und damit nur auf den nordwestlichen Teil Niedersachsens, so stellt sich die Situation der Branche sowie die industriepolitischen Handlungs- und Einflussmöglichkeiten anders dar, wenn die Perspektive auf das gesamte Bundesland Niedersachsen erweitert wird. Die Automobilindustrie zählt zu den Schlüsselbranchen der niedersächsischen Wirtschaft. Sie übernimmt sowohl für Wachstum und Beschäftigung als auch für Forschung und Entwicklung eine strukturprägende Rolle. Mit dem Firmensitz von Unternehmen wie der Volkswagen AG, dem größten Automobilhersteller Europas, und der Continental AG, einem weltweit führenden Automobilzulieferer, zählt das Land Niedersachsen zu den Zentren der deutschen Automobilwirtschaft.“¹⁹

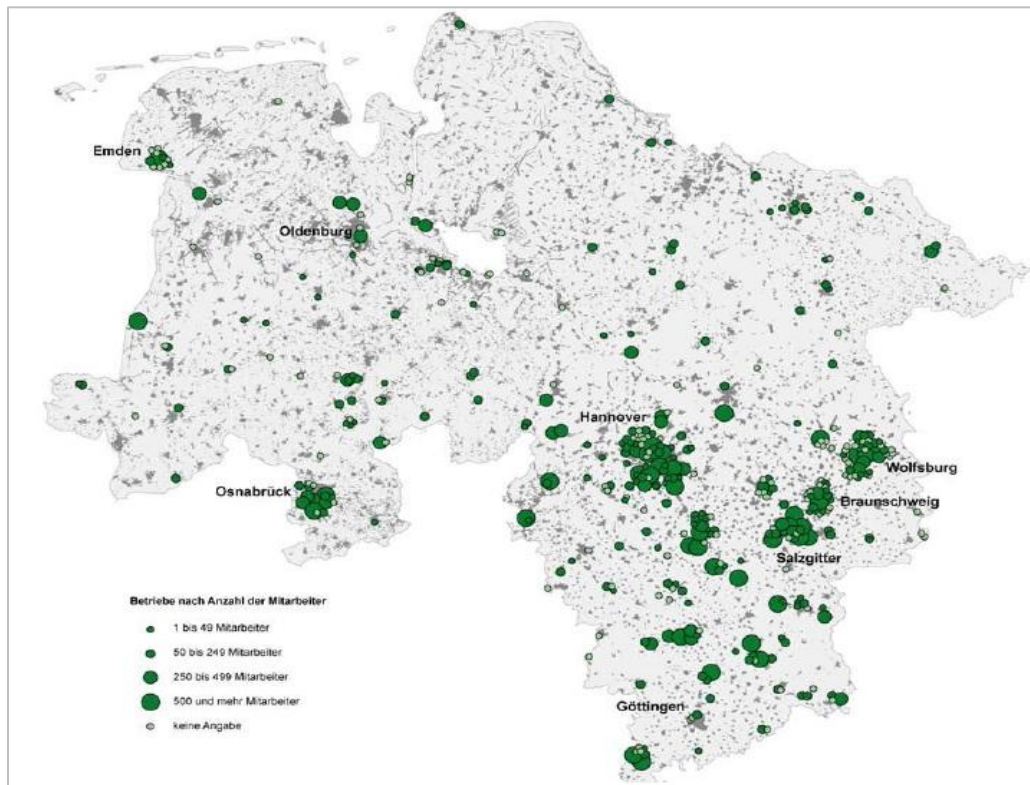
In der Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg sind zahlreiche Automobil- und -zulieferunternehmen angesiedelt und die Volkswagen AG steuert von Wolfsburg aus den global agierenden Konzern. Dies führt zu größeren politischen Handlungs- und Gestaltungsfeldern. Umgekehrt ist eine deutliche Abhängigkeit der Region von der Branche und den dominierenden Unternehmen festzustellen, wodurch die politischen Spielräume möglicherweise in ähnlicher Weise begrenzt werden, wie dies oben für die „peripheren“ Regionen dargestellt wurde. Das Land Niedersachsen hält 20 Prozent der Anteile an der Volkswagen AG, was die enge Verbindung und zusätzliche gegenseitige Einflussmöglichkeiten – aber auch mögliche Abhängigkeitsverhältnisse – dokumentiert.

Die regionale Konzentration der Branche im südöstlichen Niedersachsen wird in veranschaulicht. Es wird die herausgehobene Stellung der Region um Hannover, Wolfsburg und Braunschweig ersichtlich.

¹⁸ Dies trifft insbesondere auf die Tier-1 Zulieferer zu.

¹⁹ Vgl. Nord/LB 2012: Die Automobilwirtschaft in Niedersachsen, S. 4.

Abbildung 4: Räumliche Verteilung der Automobil(zuliefer)industrie in Niedersachsen



Quelle: Nord/LB (2012): Die Automobilwirtschaft in Niedersachsen, S. 16.

3.2 Arbeit und Beschäftigung

Angesichts der dominanten Stellung der Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg soll ein spezifischer Blick auf die Automobilindustrie in der norddeutschen Küstenregion geworfen werden, um Besonderheiten und mögliche Verzerrungen identifizieren zu können. Zu diesem Zweck wurden Beschäftigungsdaten im Rahmen einer Sonderauswertung der Agenturen für Arbeit im Nordwesten Niedersachsens²⁰ (im Folgenden Nordwestniedersachsen) genutzt.

Die Krise der Automobilindustrie im Jahr 2009 hat sich auch in der Beschäftigungsentwicklung niedergeschlagen. So verzeichnete die Branche im Jahr 2009 einen Beschäftigungsrückgang von insgesamt 3,99 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Diese Entwicklung kann ebenfalls in allen norddeutschen Regionen beobachtet werden, wobei Schleswig-Holstein/Hamburg den höchsten Rückgang in der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung erfahren musste (-11,15%). In den darauffolgenden Jahren konnte sich simultan zur positiven Gesamtentwicklung in der Branche auch die Beschäftigung wieder erholen. Im Vergleich zur Bundesebene, wo das Beschäftigungsniveau 2012 sogar 0,93 Prozent über dem Vorkrisenniveau lag, machte sich der erneute Beschäftigungsanstieg in Norddeutschland weniger stark bemerkbar und die Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter lag 2012 noch unter dem Niveau von 2008 (-0,74%). Mecklenburg-Vorpommern ist hier das einzige Bundesland, das einen deutlichen Anstieg in diesem Zeitraum verzeichnen konnte (+6,74%), während

²⁰ Darunter fallen die Bezirke der Arbeitsagenturen Bremen-Bremerhaven, Emden-Leer, Nienburg-Verden, Oldenburg-Wilhelmshaven, Stade und Vechta. Der Agentur-Bezirk Bremen-Bremerhaven wurde hier integriert, weil auch niedersächsische Agenturen für Arbeit und Jobcenter zum Bezirk Bremen-Bremerhaven gehören und eine statistische Einzelbetrachtung von Bremen nicht möglich ist (Geheimhaltungspflicht aufgrund kleiner Fallzahlen und Dominanzprüfung). Aus ähnlichem Grund wurden die Daten für Schleswig-Holstein und Hamburg, sowie für Niedersachsen und Bremen für die Untersuchung der einzelnen Bundesländer zusammengefasst.

die Beschäftigung in den Regionen Schleswig-Holstein/Hamburg (-9,74%) und Niedersachsen/Bremen (-0,27%) noch unter dem Vorkrisenniveau lag.

Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Automobilindustrie (WZ 2008: 29) nach norddeutschen Regionen von 2007 bis 2012

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Anteil an Gesamtbeschäftigung 2012	Veränderung in % 2012 zu 2008
Mecklenburg-Vorpommern	1.763	1.944	1.878	1.815	2.012	2.075	0,25%	+6,74%
Schleswig-Holstein/Hamburg	8.890	8.880	7.890	7.958	8.023	8.039	0,98%	-9,74%
Niedersachsen/Bremen	137.139	136.028	132.732	129.300	130.864	135.65	16,52%	-0,27%
Norddeutschland Gesamt	147.792	146.852	142.500	139.073	140.899	145.765	17,75%	-0,74%
Übrige Länder	651.299	666.573	638.508	630.515	651.367	675.246	82,25%	+1,30%
Deutschland gesamt	799.091	813.425	781.008	769.588	792.266	821.011	100,00%	+0,93%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarkt in Zahlen, Sonderauswertung; eigene Berechnungen, eigene Darstellung.

Insgesamt haben die norddeutschen Bundesländer einen Anteil von 17,75 Prozent an der Gesamtbeschäftigung der Automobilindustrie in der Bundesrepublik. Davon fällt ein Großteil auf die Bundesländer Niedersachsen und Bremen (16,52%), was unter anderem auf die starke Stellung des VW-Konzerns im östlichen Teil Niedersachsens zurückzuführen ist. Nach Konzernangaben waren allein in den Werken in Braunschweig, Hannover und Wolfsburg zusammen 69.118²¹ Mitarbeiter/innen (Stand: 31.12.2012) beschäftigt, also knapp die Hälfte aller Beschäftigten der Branche in ganz Norddeutschland. Aber auch das Mercedes-Benz Werk im Land Bremen mit 12.67822 Beschäftigten (Stand: 31.12.2012) trägt einen beachtlichen Teil zur Gesamtbeschäftigung in Norddeutschland bei.

Qualifikationsstruktur - Hoher Fachkräfteanteil und steigende Anforderungen

Die deutsche Automobilindustrie ist insgesamt von einem hohen Anteil an Fachkräften geprägt. So verfügten im Jahr 2011 78,57 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten über eine Berufsausbildung oder einen Fachhochschul- bzw. Hochschulabschluss, wohingegen nur 14,87 Prozent keinen Berufsabschluss vorweisen konnten²³. Der Anteil der Beschäftigten ohne formalen Qualifikationsnachweis hat sogar im Zeitraum von 2007 bis 2011 um 1,13 Prozentpunkte abgenommen, während der Anteil hochqualifizierter Beschäftigter mit akademischer Ausbildung im gleichen Zeitraum von 12,82 Prozent auf 14,84 Prozent stieg. Diese Entwicklung zeugt von einem steigenden Anforderungsprofil der Branche bezüglich der Qualifikationen ihrer Beschäftigten.

²¹ Vgl. Volkswagen AG (2013): Zahlen, Daten Fakten. Navigator 2013, S.17.

²² Vgl. Daimler AG (2013b): Mercedes-Benz Werk Bremen, Webseite.

²³ Es liegen jedoch keine Angaben vor, ob die Arbeitnehmer/innen mit abgeschlossener Berufsausbildung oder abgeschlossenem Studium in ihrem erlernten bzw. studierten Beruf arbeiten oder ob z.B. ein signifikanter Anteil der formal qualifizierten Beschäftigten fachfremden oder „angelerten“ Tätigkeiten nachgeht.

Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Automobilindustrie, Deutschland nach Qualifikation 2007-2011

	2007		2009		2011	
	Anzahl Beschäftigte	Anteil an Gesamtbeschäftigung	Anzahl Beschäftigte	Anteil an Gesamtbeschäftigung	Anzahl Beschäftigte	Anteil an Gesamtbeschäftigung
Ohne Berufsabschluss	127.892	16,00%	119.397	15,29%	117.822	14,87%
Mit Berufsausbildung	523.387	65,50%	507.588	64,99%	504.945	63,73%
Fachhochschul-/ Hochschulabschluss	102.483	12,83%	107.782	13,80%	117.569	14,84%
Keine Angabe	45.329	5,67%	46.241	5,92%	51.930	6,56%
Insgesamt	799.091	100,00%	781.008	100,00%	792.266	100,00%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarkt in Zahlen, Sonderauswertung; eigene Berechnungen, eigene Darstellung.

Der Anteil von Akademiker/innen an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten liegt mit 14,84 Prozent deutlich über dem Durchschnitt des gesamten industriellen Sektors, in dem Akademiker/innen einen Beschäftigungsanteil von 10,46 Prozent haben. Im Vergleich mit weiteren metallverarbeitenden Branchen ist der Beschäftigungsanteil von Akademiker/innen lediglich beim Luft- und Raumfahrzeugbau (27,34%) höher als in der Automobilindustrie.²⁴

Mit Blick auf die Verteilung in den norddeutschen Bundesländern ist zunächst auffallend, dass der Anteil an Akademiker/innen in Niedersachsen/Bremen größer als in den anderen Bundesländern (13,36%) ist. Dies scheint insbesondere auf die dominierende Region im südöstlichen Teil Niedersachsens zurück zu führen zu sein, da bei einer Beschränkung auf Nordwestniedersachsen der Akademikeranteil sogar vergleichsweise gering ist (5,91%). Auf der anderen Seite ist zu bemerken, dass die Quote der nichtqualifizierten Beschäftigten mit 15,83 Prozent in Schleswig-Holstein/Hamburg besonders hoch ist. Das Gesamtbeschäftigungsniveau lag in Schleswig-Holstein/Hamburg auch 2012 noch weit unter dem Vorkrisenniveau, während sich die Beschäftigung in den übrigen Ländern relativ gut erholt hat. Vor dem Hintergrund steigender Qualifikationsanforderungen in der Automobilindustrie könnte ein Grund in der vergleichsweise niedrigen Qualifikationsstruktur in den Bundesländern Schleswig-Holstein und Hamburg liegen.

Weitere mögliche Ansätze für die Erklärung der Unterschiede in den Qualifikationen liegen erstens in den unterschiedlichen (Berufs-)Bildungssystemen der Bundesländer, insbesondere hinsichtlich des hohen Anteils beruflich qualifizierter Beschäftigter in Mecklenburg-Vorpommern, und zweitens in den Ausrichtungen der jeweils in den Bundesländern ansässigen Unternehmen (steilen). Letzteres gilt vor allem hinsichtlich des Vorhandenseins von Forschungs- und Entwicklungs- sowie zentralen administrativen Abteilungen. In diesen Bereichen, die sich bspw. im regionalen Umfeld der VW-Konzernzentrale in Wolfsburg befinden, arbeiten überdurchschnittlich viele (technisch und kaufmännisch) höher qualifizierte Beschäftigte.

²⁴ Bemerkenswert ist hier besonders, dass die einzige Berufsgruppe in der Automobilindustrie, die im Krisenjahr 2009 keinen Rückgang in der Beschäftigung, sondern sogar einen Anstieg verzeichnen konnte, die Akademiker/innen sind.

Prekäre Beschäftigung – auch in der Automobilbranche weit verbreitet

Auch wenn über die Verbreitung prekärer Beschäftigungsverhältnisse in der Automobil- und Zulieferindustrie keine gesicherten Zahlen vorliegen ist davon auszugehen, dass insbesondere Leiharbeit und Werkverträge in hohem Maße genutzt werden. Nach Angaben des VDA hat sich die Zahl der Leiharbeiter/innen in der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie im Verlauf des Jahres 2012 auf 60.000 erhöht und ist seit Mai in etwa stabil geblieben.²⁵ Die Ergebnisse der Betriebsrätebefragung im Rahmen dieses Projektes bestätigen die Verbreitung von Leiharbeit und Werkverträgen in der Branche. Dabei konnte in Werken der Endhersteller Leiharbeit durch Betriebsvereinbarungen und Tarifabschlüsse in erheblichem Maße reguliert werden, so dass eingesetzte Leiharbeitskräfte im Vergleich zu anderen Branchen nun unter relativ guten Arbeits- und Entlohnungsbedingungen arbeiten. Dagegen kann über die Situation bei den Werkverträgen kaum eine Aussage getroffen werden. Ähnlich wie bei der Leiharbeit ist hier zwischen Tätigkeiten mit sehr hohen Qualifikationsanforderungen und Tätigkeiten in der Produktion bzw. im produktionsnahen Bereich zu unterscheiden. Dabei werden folgende Risiken ausgemacht: Die Auslagerung von Tätigkeiten und Arbeitspaketen, die zuvor von den Unternehmen selbst erbracht wurden, kann dazu führen, dass hier Erfahrungen und technisches Know-how nicht dauerhaft im Betrieb gehalten werden können und Fachkräfte durch kurzfristige, unsichere und gegebenenfalls schlecht entlohnte Arbeitsverhältnisse verloren gehen. Für die Betriebsräte der OEM und die IG Metall ist das Thema der prekären Beschäftigungsverhältnisse von höchster Bedeutung. Sie setzen sich für bessere Arbeitsbedingungen ein und fordern eine wirksame Regulierung der Leiharbeit und mehr Mitbestimmung um den Missbrauch von Werkverträgen zu verhindern. Ziel ist dabei auch, eine Reintegration von Aufgabenpaketen zu erreichen.

Die Situation bei den Zulieferbetrieben ist weit kritischer: hoher Konkurrenzdruck und Vorgaben der Konzernzentralen schränken den Spielraum für Verbesserungen der Arbeitsbedingungen deutlich ein. Lediglich die Belegschaften und Betriebsräte einiger Betriebe (Tier-1 Zulieferer), die größere Komponenten oder Systeme anfertigen, verfügen über eine bessere Ausgangsposition für Verhandlungen, da die Produktionsprozesse der Endhersteller in hohem Maße von ihren Komponenten abhängen, für deren Herstellung sie z.T. eine Art (zeitlich begrenzte) Monopolstellung innehaben.²⁶

Frauenanteil – die Branche hinkt hinterher

Der Anteil von Frauen an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der deutschen Automobilindustrie ist gering. Im Jahr 2012 waren es gerade einmal 16 Prozent. Damit liegt ihr Anteil in der Automobilindustrie weit hinter dem auf gesamtwirtschaftlicher Ebene, der bei 46 Prozent liegt. Aber auch im Vergleich zur Frauenquote im Verarbeitenden Gewerbe insgesamt hinkt die Automobilindustrie hinterher. Hier beträgt der Anteil von Frauen immerhin 25,3 Prozent an der Gesamtbeschäftigung.

Mit Ausnahme Mecklenburg-Vorpommerns (hier liegt die Quote bei 18,3%!), liegen alle anderen norddeutschen Bundesländer mit ihrem Frauenanteil sogar unterhalb der relativ niedrigen bundesweiten Quote der Automobilindustrie (Schleswig-Holstein/Hamburg 14,2 Prozent und Niedersachsen/ Bremen 15,3%). Dies deutet darauf hin, dass in den Unternehmen der Branche bisher

²⁵ Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung (2013): 60.000 Leiharbeiter auf der Kippe. Artikel von Christof Ruhkamp vom 02.05.2013.

²⁶ Vgl. Klöpffer, Arne/Holtrup, André (2011): Ambivalenzen betrieblicher Krisenbewältigung, S. 20 ff. Schriftenreihe Institut Arbeit und Wirtschaft.

kaum Maßnahmen ergriffen wurden, um dieses „Potenzial“ zu erschließen. Für die Unternehmen könnte dies mittelfristig zum Nachteil werden, da die Erhöhung der Anzahl und des Anteils weiblicher Beschäftigter auch als ein Mittel zur Fachkräftesicherung gilt.

Ausbildungsaktivitäten: große Bedeutung – geringe Quote

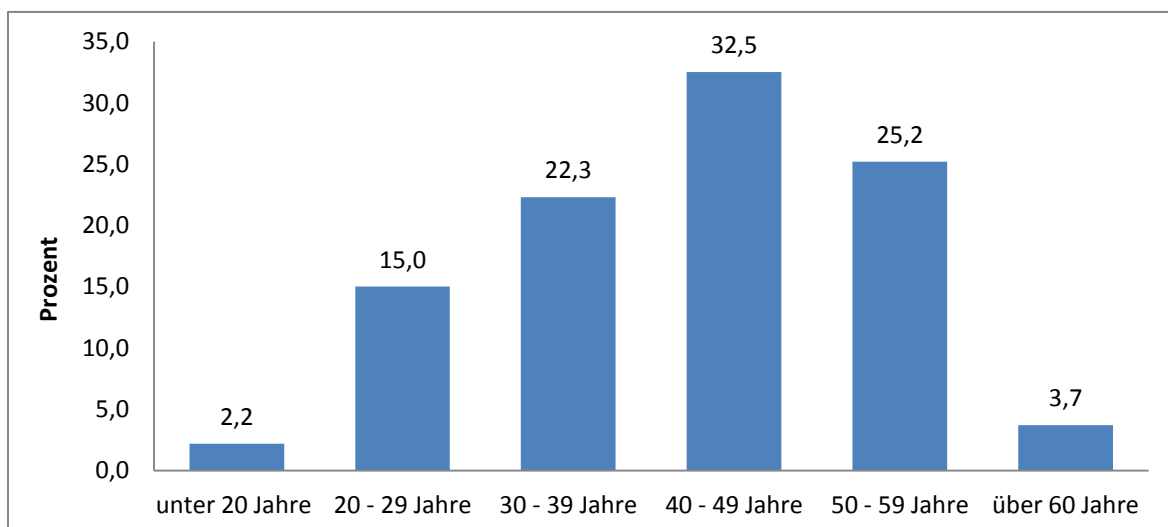
Ausbildungsaktivitäten sind entscheidende Zukunftsinvestitionen. Neben der klassischen dualen Ausbildung haben die Bedeutung von dualen Studiengängen und Möglichkeiten für Werkstudent/innen stark zugenommen. Viele Hochschulen und Universitäten bieten Studiengänge an, in denen „Fachkräftenachwuchs“ für die Automobilindustrie ausgebildet wird. Zwar existieren betriebliche und überbetriebliche Weiterbildungsangebote und Personalentwicklungsprogramme in vielen Unternehmen, doch eine strategische Personalplanung scheint – insbesondere bei kleineren Betrieben- nicht die Regel zu sein.

Mit 26.822 Auszubildenden und einer Quote von 3,3 Prozent liegt deren Anteil an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der deutschen Automobilindustrie deutlich unterhalb der Durchschnittswerte des Verarbeitenden Gewerbes von 4,3 Prozent. Bei der regionalen Betrachtung fällt ein vergleichsweise hoher Anteil in Mecklenburg-Vorpommern auf, der mit 5,9 Prozent mehr als doppelt so hoch ist wie in Nordwestniedersachsen (2,9%).

Altersstruktur der Beschäftigten – die demografische Herausforderung

Auffallend ist, dass der überwiegende Teil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der deutschen Automobilindustrie über 40 Jahre alt ist (61,4%). Ursache dafür ist der hohe Anteil der 40 bis 49jährigen und der 50 bis 59-jährigen Beschäftigten (32,5% bzw. 25,2 %). Jeweils sehr geringe Anteile haben die älteren Arbeitnehmer/innen über 60 Jahre (3,7%) und die jungen unter 20 Jahre. Letztere bilden mit 2,2 Prozent die kleinste Gruppe und haben auch zusammen mit den 20 bis 29-jährigen nur einen Anteil von 17,2 Prozent an allen Arbeitnehmer/innen in der deutschen Automobilindustrie.

Abbildung 5: Altersstruktur in der deutschen Automobilindustrie 2012, in Prozent



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarkt in Zahlen, Sonderauswertung; eigene Berechnung, eigene Darstellung.

Der geringe Anteil der unter 30-jährigen ist auch in der Betrachtung der norddeutschen Länder auffallend. Hier befindet sich die Quote – mit Ausnahme der Werte von Mecklenburg-Vorpommern - sogar unter dem bundesweiten Durchschnitt.

Der Umgang mit der demografischen Entwicklung wird auch die Unternehmen der Automobilindustrie in den nächsten Jahren vor erhebliche Herausforderungen stellen. In der Nachwuchssicherung, der strategischen Personalplanung und der Gestaltung des alter(n)sgerechten Arbeitens liegt eine wichtige Aufgabe für Unternehmensleitungen und Betriebsräte.²⁷

Arbeitszeiten und Bruttoverdienste – Normalisierung nach der Krise

Aufgrund der durch die Wirtschafts- und Finanzkrise ausgelösten Kurzarbeit fiel die ansonsten relativ konstante durchschnittliche bezahlte Wochenarbeitszeit in der Automobilindustrie von 37 Stunden auf zwischenzeitlich 34,5 Stunden (2009) und 36,3 Stunden (2010).²⁸ Auch der durchschnittliche Bruttomonatsverdienst verzeichnete 2009 einen leichten Rückgang im Vergleich zum Vorjahr. In den darauffolgenden Jahren stieg dieser jedoch wieder kontinuierlich an, sodass der durchschnittliche Bruttoverdienst im Jahr 2012 mit 4.986 Euro deutlich über dem im Jahr 2008 mit 4.369 Euro lag. Der Abstand zu den Durchschnittsverdiensten im gesamten Verarbeitenden Gewerbe ist im betrachteten Zeitraum größer geworden. Während im Jahr 2008 Beschäftigte in der Automobilindustrie noch 715 Euro mehr als im Durchschnitt des gesamten Verarbeitenden Gewerbes verdienten, betrug der Unterschied in 2012 sogar 958 Euro.

Tabelle 4: Arbeitszeiten und Bruttoverdienste in der dt. Automobilindustrie 2008 bis 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Durchschn. Wochenarbeitszeit in Std.	37	34,5	36,3	37,1	37
Durchschn. mtl. Bruttoverd./ Euro	4.369	4.117	4.380	4.753	4.986
Durchschn. mtl. Bruttoverd. Vera. Gewerbe/ Euro	3.654	3.533	3.708	3.888	4.028

Quelle: Statistisches Bundesamt (2013): Verdienste und Arbeitskosten. Fachserie 16 2.3 Arbeitnehmerverdienste 2008 bis 2009; eigene Darstellung.

4. Strukturwandel und nachhaltige Modernisierung

4.1 Globaler Strukturwandel stellt die Branche vor historische Herausforderungen

Global betrachtet befindet sich die Automobilindustrie trotz der Einbrüche durch die Wirtschafts- und Finanzkrise auf einem dynamischen Wachstumskurs. Gemessen an den Neuzulassungen für Pkw konnte im Jahr 2012 weltweit eine Zunahme um vier Prozent verzeichnet werden und der VDA spricht zudem in seinem Jahresbericht von einem neuen Rekordniveau beim Weltabsatz an Pkw. Von dieser Wachstumsentwicklung konnten die deutschen Hersteller profitieren. Im Gegensatz zur Entwicklung bei vielen anderen europäischen Herstellern erreichten ihre Umsatzzahlen im Jahr 2012

²⁷ Neben der Altersstruktur der Erwerbsbevölkerung insgesamt (Stichwort „geburtstarke Jahrgänge“) gab es in einigen Betrieben im Zuge des Auf- und Ausbaus von Produktionskapazitäten große „Einstellungswellen“, die zu einer Überrepräsentation bestimmter Altersgruppen geführt haben. Wenn dann im Laufe weniger Jahre diese Beschäftigten in den Ruhestand übergehen, „verlieren“ die Unternehmen nicht nur eine relativ große Anzahl von Mitarbeiter/innen, sondern auch Wissen, Erfahrungen usw. Deshalb sind frühzeitig Maßnahmen zu ergreifen, um diesen Prozess (auch des Wissenstransfers, der Einarbeitung, der Besetzung von Schlüsselpositionen etc.) zu gestalten.

²⁸ Vgl. VDA (2011): Jahresbericht 2011, S.17.

erneut einen Höchstwert, der mit 357 Milliarden Euro (für den Bereich Pkw und Nutzfahrzeuge zusammengenommen) fast 100 Milliarden Euro über dem Ergebnis des Krisenjahres 2009 lag.

Diese Absatzsteigerungen sind vor allem auf die positiven Entwicklungen auf den amerikanischen und asiatischen Märkten insbesondere durch den Verkauf von Premiumfahrzeugen zurückzuführen, während sich die rückläufigen Zulassungszahlen auf dem westeuropäischen Markt aufgrund der Finanzkrise negativ auswirken.

Vor dem Hintergrund des drastischen Anstiegs der Bevölkerungszahlen und einer ebenfalls deutlichen Zunahme bei den Einkommen in vielen Schwellenländern ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die Motorisierung der Weltbevölkerung – und damit auch die Nachfrage nach den Produkten der deutschen Automobilindustrie – weiter stark ansteigen wird²⁹. Durch die starke Präsenz der deutschen Marken insbesondere auf den Märkten in China, Brasilien und den USA gehört Deutschland nach wie vor zu den fünf weltweit wichtigsten Automobilherstellern. Aber die großen Schwellenländer haben ihre Produktionskapazitäten in den vergangenen Jahren in einem teilweise atemberaubenden Tempo weiterentwickelt und werden dies voraussichtlich auch in den kommenden Jahren fortsetzen. So geht man zum Beispiel in China von einer Verdoppelung und in Indien sogar von einer Verdreifachung der derzeitigen Kapazitäten bis 2020 aus. Für die OEM bedeutet dies, dass sie sich mit einer zunehmend stärker werdenden Konkurrenz auf diesen Märkten auseinandersetzen müssen. Gleichzeitig können in diesem Zuge für viele Bereiche der Zulieferindustrie neue Chancen entstehen und Auftraggeber gewonnen werden.³⁰ OEM wie Zulieferer stehen unter starkem Handlungsdruck und müssen auf sehr unterschiedliche Herausforderungen reagieren.³¹

Zum einen kommt es darauf an, den **Bau von effizienteren Fahrzeugen** voranzutreiben. Bei den konventionellen Antrieben, die wohl auch in den nächsten Jahren noch einen hohen Marktanteil haben werden, wird noch ein großes Verbesserungspotenzial für Effizienzsteigerungen bei deutlicher Reduktion von Verbrauch und Emissionen gesehen. Dabei kommt auch Technologien wie Leichtbau und Aerodynamik eine wichtige Bedeutung zu. Langfristig gehen viele Experten/innen jedoch davon aus, dass der klassische Verbrennungsmotor mehr und mehr an Bedeutung verlieren wird.³² Bislang ist nicht eindeutig abzuschätzen, welche der alternativen Antriebsformen sich am Markt durchsetzen werden³³. Ob und wie schnell sich einer der verschiedenen Hybrid-Motoren, das rein elektrisch betriebene Automobil oder z.B. der Elektromotor mit Brennstoffzellensystem durchsetzen wird, hängt u.a. damit zusammen, ob preisgünstigere und langlebigere Hochleistungsbatterien entwickelt werden können und eine verlässliche (Lade-) Infrastruktur existiert.

Folgt man den Einschätzungen der Vereinten Nationen, werden bis zum Jahr 2030 rund 60 Prozent der Weltbevölkerung in Städten und Ballungsräumen leben, und im Jahr 2050 werden es demnach

²⁹ Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Verteilung von Einkommen und Vermögen nach wie vor erhebliche Ungleichheiten innerhalb der Schwellen- und Entwicklungsländer aufweist. In vielen Regionen wächst jedoch mit dem Durchschnittseinkommen auch die Anzahl derjenigen, die sich z.B. deutsche Fahrzeuge „leisten“ können und wollen.

³⁰ Vgl. Wallentowitz, H. et al. (2009): Strategien in der Automobilindustrie. Vieweg und Teubner, S.37.

³¹ Der Identifizierung der Herausforderungen liegt die Auswertung von Expertengesprächen sowie unterschiedlicher Studien zugrunde, vgl. z.B. Schade, Wolfgang et al. (2012): Zukunft der Automobilindustrie. Innovationsreport. TAB – Büro für Technikfolgen-Abschätzungen beim Deutschen Bundestag; Leschus, L. et al. (2009): Mobilität – Strategie 2030. Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) sowie Barthel, K. et al. (2010): Zukunft der deutschen Automobilindustrie. WISO-Diskurs. Friedrich-Ebert-Stiftung.

³² In der Shell-Studie, „Pkw-Szenarien bis 2030“ wird vor allem von einer (unterschiedlich) deutlichen Zunahme an Hybrid-Fahrzeugen ausgegangen. Shell (2009): Shell PKW-Szenarien bis 2030 – Fakten, Trends und Handlungsoptionen für nachhaltige Auto-Mobilität. Shell Deutschland Oil GmbH. Hamburg.

³³ Darauf, dass die Unternehmen mehrgleisig fahren müssen, weist auch der VDA hin: „Welche Technologie wird den Durchbruch schaffen? Die Batterietechnologie, die wasserstoffgetriebene Brennstoffzelle, der Plug-in-Hybrid oder das erdgasbetriebene Auto? Diese Fragen bleiben derzeit offen.“ Vgl. VDA (2013): Jahresbericht, S. 68.

sogar mehr als zwei Drittel sein. Allein diese weltweite Urbanisierung bringt bezogen auf den motorisierten Verkehr viele Probleme mit sich (Lärm, Flächenverbrauch, Verschmutzung, Klimaprobleme und Staus) und stellt entsprechend große Anforderungen an die zukünftige Organisation von Mobilität. Diese Entwicklung bedingt, dass es einen immens zunehmenden Bedarf an **kleinen und kleinsten Fahrzeugen** für urbane Mobilität geben wird. Derartige Klein- und Kleinstfahrzeuge sprechen außerdem aufgrund der möglichen Preisgestaltung sehr breite Bevölkerungsgruppen (gerade auch in den Schwellenländern) an und schlagen sowohl eine Brücke hin zur Elektromobilität als auch zu neuen Nutzungskonzepten, wie z.B. Sharing-Konzepten.

Die Entwicklung solcher Kleinstfahrzeuge könnte ein neuer Absatzmarkt im Fahrzeugbereich werden, und nach Einschätzung von Experten/innen könnte sich die Nachfragestruktur z.B. in China sehr schnell ändern, wenn dort aufgrund von Umweltbelastungen und des steigenden Verkehrsaufkommens eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik vorgenommen würde. Eine verstärkte Nachfrage nach emissionsarmen bzw. emissionsfreien Elektrofahrzeugen könnte jedoch durch die deutschen Automobilproduzenten gegenwärtig nicht bedient werden. Doch gerade in diesem Bereich bestehen nicht nur Chancen für die etablierten Endhersteller, sondern gegebenenfalls auch für Unternehmen aus dem Zulieferbereich oder solche, die bisher in anderen Branchen ihren Schwerpunkt haben. In der Kombination alternativer Antriebstechnologien, innovativer Materialien und Designs sowie der Integration verschiedener Verkehrsträger (auch hinsichtlich entsprechender informationstechnologischer Schnittstellen), bestehen in diesem Feld auch Potenziale für *norddeutsche* Unternehmen und Forschungseinrichtungen.

Die Position der deutschen Automobilindustrie als **Technologieführer und Premiumhersteller** sichert Exporterfolge und kann damit zum Erhalt von Standorten und Beschäftigung auch in Deutschland beitragen. Dieser Markt scheint indes auch in Zukunft auf Grund der global wachsenden Bevölkerungsschichten mit hohen/höchsten Einkommen überproportional zu wachsen. Angesichts des hohen Kraftstoffverbrauchs und des entsprechenden CO₂-Ausstoßes ist die Weiterentwicklung hin zu effizienteren und schadstoffarmen Antriebstechnologien gerade im Premiumsegment umso dringender. In Norddeutschland finden sich dafür grundsätzlich günstige Rahmenbedingungen, wie etwa eine Forschungs- und Ausbildungsinfrastruktur an den Universitäten, von denen (nicht nur) die Volkswagen AG mittelfristig profitiert. Diese Infrastruktur und Kooperationen zwischen Unternehmen, Universitäten und anderen Forschungseinrichtungen, könnten gezielt weiter ausgebaut werden.

Bei der Frage der **Erschließung neuer Wachstumsmärkte** gibt es zurzeit zwei auffällig unterschiedliche Entwicklungen: Zum einen ist eine drastisch steigende Nachfrage in den BRIC-Staaten (hier zurzeit noch vor allem China und Brasilien) zu verzeichnen. Hier wird damit gerechnet, dass sich der Absatz an neuen Pkw bis 2030 im Vergleich zu heute mehr als verdreifachen könnte. Zum anderen sinkt dagegen die Nachfrage auf dem europäischen Exportmarkt und diese Entwicklung schlägt sich in der Auslastung von Produktionskapazitäten nieder. Eine zentrale Frage bei der Erschließung neuer Märkte ist, inwieweit auch Produktionsstätten, insbesondere für Kraftfahrzeuge unterhalb der Premium-Produkte, direkt in den Wachstumsregionen aufgebaut werden. Entscheidungen haben oft Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation im Inland, und Produktionsverlagerungen können weiter reichende Verlagerungen in der Wertschöpfungskette nach sich ziehen. Davon wären insbesondere auch die Zulieferwerke betroffen. Aktuell ist diese Frage vor allem auch hinsichtlich des sich entwickelnden indischen Marktes von Bedeutung. Dabei ist die Herausforderung, neue Wachstumsmärkte zu erschließen, kein spezifisch norddeutsches Thema. Die

entsprechenden Strategien werden in den Konzernzentralen getroffen. Jedoch ergeben sich hieraus gegebenenfalls Wirkungen auf die in Norddeutschland ansässigen Betriebe der Branche.

In der richtigen **Strategie für zukünftige Baukasten- und Plattformkonzepte** wird in vielen Studien³⁴ eine zukunftsweisende Antwort zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit gesehen. Ziel ist es, auf der Basis weniger Baukästen und Plattformen durch Standardisierung eine weitere Diversifizierung der Angebote vorzunehmen, um die Nachfrage nach einer hohen Modell-Vielfalt zu bedienen. Als internationaler Vorreiter gilt hier der VW-Konzern mit seinen beiden Baukästen (Modularer Querbaukasten (MQB) und Modularer Längsbaukasten (MLB)). Hier kann von einem hohen und innovativen Potenzial der deutschen (und der norddeutschen) Automobil- und -zulieferindustrie in der Prozess-, Produktions- und Arbeitsgestaltung ausgegangen werden.

Diese aufgezeigten Herausforderungen und Veränderungsprozesse werden einen nachhaltigen Einfluss auf die Entwicklung individueller (Auto-)Mobilität haben. Gerade bei der jungen Generation macht sich eine Veränderung in den Nutzungsgewohnheiten bemerkbar. Die Automobilindustrie muss sich daher aktiv an **der Entwicklung und Einführung neuer Mobilitätskonzepte** beteiligen und gleichzeitig als Mobilitätsdienstleister partizipieren. Handlungsdruck für solche integrierten Verkehrskonzepte geht vor allem auch von der Entwicklung der globalen Megacities aus.³⁵

Für die OEM, die sich so von einem reinen Produktanbieter zu einem gemischten Anbieter von Produkten und Dienstleistungen wandeln oder entsprechende Kooperationen eingehen könnten, ist es von strategischer Bedeutung, hier aktiv mitzugestalten, auch wenn dies zunächst nur um den Preis einer Reduzierung des Pkw-Absatzes möglich ist. Norddeutschland bietet gute Voraussetzungen für die Entwicklung und modellhafte Erprobung neuer Mobilitätskonzepte. Dies gilt auch für die Einbeziehung regenerativer Energie für Elektromobilität.

Der globale Strukturwandel betrifft die Automobilbranche fundamental und vielschichtig. Dabei geht es keineswegs nur allgemein um die Frage des Wachstums und der Anteile der deutschen Automobilproduktion an der globalen Entwicklung. Sowohl die Endhersteller als auch die Automobilzulieferer haben zurzeit immense Umbrüche und Veränderungen zu bewältigen und es ist naheliegend, dass dieser tiefgreifende Wandel nicht von einzelnen Akteuren der Branche oder „der Automobilindustrie“ allein bewältigt werden kann. Vielmehr sind hier ein Zusammenspiel der verschiedenen Akteure sowie die Entwicklung gemeinsamer, strategisch ausgerichteter Konzepte erforderlich.

4.2 Elektroautos als Element einer Elektromobilitätsstrategie

Die Bundesregierung hat sich im Rahmen ihres Energiekonzepts das Ziel gesetzt, den Energieverbrauch des Verkehrs bis zum Jahr 2020 um zehn Prozent gegenüber dem Referenzjahr 2005 zu senken und sieht dafür Effizienzsteigerung und Emissionsreduktion, die Entwicklung alternativer Kraftstoffe und alternativer Antriebstechnologien sowie Maßnahmen zur Verkehrssteuerung und Verkehrsinfrastruktur als zielführend an.³⁶ Mit der geschaffenen „Nationalen Plattform Elektromobilität“ (NPE) soll sich Deutschland zum Leitmarkt und Leitanbieter von Elektromobilität entwickeln. Ziel ist, im Jahr 2020 mindestens eine Million und bis 2030 insgesamt sechs Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland in Betrieb genommen zu haben. Diese Zielsetzung

³⁴ Vgl. z.B. PriceWaterhouseCoopers (2013): Eine Vielzahl strategischer Wachstumsoptionen: Die aktuellen Entwicklungen in der Automobilbranche, Webseite.

³⁵ Vgl. Barthel, K. et al. (2010): Zukunft der deutschen Automobilindustrie. WISO-Diskurs. Friedrich-Ebert-Stiftung, S.25.

³⁶ Ebenda S. 99 ff.

erscheint allerdings angesichts der Tatsache, dass 2011 gerade einmal 6.600 E-Fahrzeuge auf deutschen Straßen unterwegs waren, als sehr ambitioniert.³⁷ Gründe für die bisher geringe Attraktivität von E-Fahrzeugen werden u.a. im Preis, der damit in Verbindung stehenden geringen Lebensdauer der Batterie und der fehlenden Ladeinfrastruktur gesehen. Die noch geringe Reichweite der E-Fahrzeuge wird demgegenüber nicht als wirklich begrenzender Faktor angesehen.

In enger Verbindung mit der NPE stehen die zwischen den Jahren 2009 und 2011 eingerichteten und durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVS) mit insgesamt 130 Millionen Euro geförderten acht Modellregionen Elektromobilität,³⁸ von denen sich zwei in Norddeutschland befinden: Die Modellregion Elektromobilität Hamburg³⁹ sowie die Modellregion Elektromobilität Bremen/Oldenburg, die im Folgenden exemplarisch vorgestellt werden soll.

Ausschlaggebend für die Ernennung der Modellregion Elektromobilität Bremen/Oldenburg⁴⁰ war neben der Existenz relevanter Forschungsinstitute auch das in Bremen produzierende Werk von Mercedes-Benz, sowie die Tatsache, dass Bremen zum damaligen Zeitpunkt die höchste Dichte⁴¹ von Elektroautos in Deutschland verzeichnen konnte. Insgesamt sind rund 20 Unternehmen und Forschungsinstitutionen in der Modellregion engagiert, wobei das erwähnte Mercedes-Benz Werk sich daran bisher offiziell nicht beteiligt. Für die Koordination der Aktivitäten in der Modellregion sind das Fraunhofer-Institut für Fertigungstechnik und Angewandte Materialforschung (IFAM) und dessen Ausgründung Personal Mobility Center (PMC) verantwortlich. Folgende zentrale Merkmale der Modellregion Bremen/Oldenburg können identifiziert werden: Auf einer Fläche von ca. 12.000 km² betragen die maximalen Entfernungen in der Modellregion ca. 150 bis 200 km. Die Region ist sowohl ländlich als auch urban geprägt und liegt in zwei Bundesländern.. Durch den starken Ausbau von Windenergie gibt es ein hohes Potenzial einer positiven Ökobilanz für Elektromobilität. Es existiert eine ausgeprägte Forschungs- und Entwicklungsstruktur mit guten Erfahrungen interdisziplinärer Kooperation und es ist bereits ein vergleichsweise gut ausgebautes Angebot an Ladestationen im Land Bremen und dem Umland vorhanden.⁴² Die Modellregion Elektromobilität Bremen/Oldenburg betreibt insgesamt ca. 60 Fahrzeuge, die sie Unternehmen sowie privaten Testfahrer/innen anbietet.

Die Akteure der Modellregion Elektromobilität Bremen/Oldenburg halten eine stärkere politische Flankierung z.B. durch Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierungen für erforderlich. Kritisch sehen sie, dass bei Verkehrsplanungskonzepten wie Car-Sharing in Bremen keine Elektroautos angeboten werden. Dies könnte ein wichtiger Beitrag sein, um die Technologie bekannt zu machen. Nach Auffassung sowohl der regionalen Akteure als auch derjenigen auf Bundesebene sei hier ein „stärkeres emotionales Bekenntnis“ zur Elektromobilität wünschenswert.

³⁷ Von den drei Millionen Pkw-Neuzulassungen im Jahr 2011 waren laut Kraftfahrt-Bundesamt nur 2.200 Elektroautos. Dies sind gerade einmal 0,07 Prozent aller Neuzulassungen. Vgl. Hans-Böckler-Stiftung (2012): Elektroautos bringen neue Jobs, Böckler-Impuls 13/2012.

³⁸ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): Ergebnisbericht der Modellregionen Elektromobilität 2009-2011, S. 5.

³⁹ In Hamburg werden – im Rahmen der Modellregion Elektromobilität und darüber hinaus - verschiedene Schwerpunkte verfolgt, u.a. im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (z.B. Erprobung von Dieselhybridbusse), hinsichtlich des Aufbaus einer Ladeinfrastruktur, im Bezug auf den Einsatz von Elektrofahrzeugen in den Fuhrparks von Unternehmen (Eco Fleet Hamburg) sowie in der Erarbeitung von quartiersbezogenen Konzepten (E-Quartier Hamburg). Hamburg als große Stadt mit vielen innovativen Potenzialen stellt auch in wirtschaftlicher Hinsicht einen bedeutenden Markt für Elektrofahrzeuge und damit verbundene Dienstleistungen dar.

⁴⁰ Insgesamt hatten sich 130 Bewerber an der Ausschreibung beteiligt.

⁴¹ Im Verhältnis zur Einwohnerzahl.

⁴² Vgl. Senator für Bau und Umwelt der Freien und Hansestadt Bremen (2013): Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 – Ergebnisse der Chancen und Mängelanalyse; Deputationsvorlage für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 22. August 2013, S. 139.

Die Koordinatoren der Modellregion Elektromobilität Bremen/Oldenburg sehen dennoch gute Aussichten für den Aufbau eines „E-Mobility-Valley“ in Bremen. Dies setze jedoch eine offensivere politische Flankierung voraus. Da das in Bremen ansässige Mercedes-Benz Werk keine Aktivitäten im Bereich Elektromobilität ausweist⁴³ sei es zudem überlegenswert, mittelfristig einen Produzenten von Elektroautos in Bremen bzw. im Umland anzusiedeln.

Elektroautos als Herausforderung für die deutsche Automobilindustrie

Elektromotoren sind im Vergleich zu Verbrennungsmotoren technisch weniger komplex in der Herstellung. Dies bringt für die Industrie neue Chancen, aber auch Risiken mit sich, da bei dessen Entwicklung das Know-how der deutschen Automobilhersteller in Bezug auf Verbrennungsmotoren und Getriebetechnologie in vielen Bereichen nicht mehr benötigt wird. Es ist zwar mit der Entstehung neuer Wertschöpfungsketten zu rechnen, wie z.B. im Energiesektor, dem Leichtbau oder etwa bei diversen Dienstleistungen. Aber aufgrund der geringeren Komplexität des Antriebsstrangs bei Elektroautos sowie durch den Trend zur modularen Bauweise sind auch deutlich gegenläufige Entwicklungen zu erwarten.⁴⁴ Dennoch gehen viele Szenarien für die industriellen Produktionsstrukturen der nächsten Jahre zunächst von einer Ausweitung des Personalbedarfs aus, die vor allem in der Parallelität der verschiedenen Antriebskonzepte begründet ist. Wenn darüber hinaus für die nächsten zwei Jahrzehnte von einer stabilen Prognose die Rede ist, dann unter der Maßgabe, dass es innerhalb der Wertschöpfungskette zu massiven Verschiebungen kommen kann.⁴⁵ Welche Auswirkungen dies ganz konkret auf die zukünftige Beschäftigungssituation haben wird, ist aus heutiger Sicht noch nicht gesichert darstellbar.

Unabhängig davon bleibt die Entwicklung leistungsfähiger und langlebiger Batterien nach wie vor die zentrale Voraussetzung für eine größere Akzeptanz der Elektromobilität. Für eine Effizienzsteigerung sollten künftig zwei Batterien in ein Fahrzeug integriert werden können und Elektroautos nicht wie bisher über eine einzige Batterie gespeist werden. Dabei würde eine Batterie die Energie zum Fahren erzeugen, während eine weitere Batterie die beim Bremsen erzeugte Energie speichert und in die andere Batterie zurückspeist. Dies ist bisher nicht möglich, da die gegenwärtigen Batterien die beim Bremsen erzeugte Energie nicht schnell genug aufnehmen können. Auch bei der Bereitstellung/Erzeugung der für die Ladung erforderlichen Batterien gibt es neue Ansätze. Viele Haushalte, die heute schon mehr Energie erzeugen als sie verbrauchen, könnten diese überschüssige Energie kostenlos für ihre Elektrofahrzeuge nutzen – anstatt sie ins allgemeine Stromnetz einzuspeisen.

5. Industriepolitische, betriebliche und gewerkschaftliche Initiativen

Die unterschiedlich starke Ausprägung der Automobilindustrie in den norddeutschen Bundesländern wirkt sich auch auf den Stellenwert der Branche bei industriepolitischen Maßnahmen der jeweiligen Länder aus. In Schleswig-Holstein sowie in Hamburg können keine spezifisch auf die Automobilindustrie ausgerichteten Initiativen identifiziert werden. Auch in der Clusterpolitik beider Länder spielt die Automobilindustrie keine große Rolle. Die Schwerpunkte liegen hier vielmehr auf Branchen wie der Ernährungsindustrie, der maritimen Wirtschaft, der Windenergie und der Luft- und

⁴³ Im Konzern werden diesbezüglich Aktivitäten beim Smart in Lothringen und bei der E-Klasse in Rastatt vorangetrieben.

⁴⁴ Vgl. Barthel, K. et al. (2010): Zukunft der deutschen Automobilindustrie. WISO-Diskurs. Friedrich-Ebert-Stiftung, S.32.

⁴⁵ Vgl. Spath, D. et al. (2012): Elektromobilität und Beschäftigung. Wirkungen der Elektrifizierung des Antriebsstrangs auf Beschäftigung und Standortumgebung (ELAB). Studienergebnisse. Hans Böckler Stiftung, S. 27 ff.

Raumfahrtindustrie.⁴⁶ Ausdrücklich als „Wachstumsbranche“ bezeichnet dagegen die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns die ca. 100 Unternehmen der Automobilzulieferindustrie, obwohl dort kein Endhersteller angesiedelt ist und fördert das dortige Zulieferercluster „automotive-mv e.V.“ mit Mitteln des Europäischen Sozialfonds. Das im Jahr 2006 gegründete Netzwerk besteht zurzeit aus 19 Mitgliedern und dient vor allem der Unterstützung kleiner und mittelständischer Unternehmen.⁴⁷ Das Wirtschaftsministerium in Niedersachsen⁴⁸ und das Wirtschaftsressort beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Bremen⁴⁹ zählen die Automobilindustrie hingegen zu den dominierenden Industriebranchen in ihren Ländern. Das „Automotive Cluster Nordwest“ dient hier als länderübergreifender Ansatz zur Förderung der Automobilindustrie in der Metropolregion Bremen-Oldenburg und wird von beiden Bundesländern finanziell unterstützt. Eine Rolle spielt, dass das Land Niedersachsen als Mitglied des Aufsichtsrats der VW AG Einfluss nehmen kann. Die Länder Hamburg und Bremen, mit ihren dort angesiedelten Werken der Daimler AG verfügen dagegen über keine direkten Einflussmöglichkeiten auf die Entscheidungen des Konzerns, dessen Zentrale sich in Stuttgart befindet. Daher kommt in Bremen zum Beispiel die „Industriepolitik“ für die Automobilindustrie eher als klassische kommunale Wirtschaftsförderung zum Tragen, welche in erster Linie auf die Verbesserung der zentralen Standortfaktoren abzielt.⁵⁰ Darüber hinaus betrachtet die Bremer Landespolitik die Förderung von Branchendialogen als eine zukunftsorientierte industriepolitische Maßnahme, die vor allem auch zur Identifikation aktueller Herausforderungen und zur Skizzierung von Lösungsstrategien dienen sollen.⁵¹

Erst seit Kurzem wird in Niedersachsen neben dem VW-Konzern nun auch den Automobilzulieferern aus industriepolitischer Sicht ein höherer Stellenwert beigemessen. Diese werden dabei unterstützt, innovative Produkte und Prozesse zu entwickeln, die auch zu neuen Märkten und Kund/innen führen, um die teilweise hohe Abhängigkeit von einem einzigen Auftraggeber zu reduzieren. Neben dem Cluster Automotive Nordwest, fördert das Land Niedersachsen das Zulieferernetzwerk „Automotive Cluster“ in der Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg, das sich ebenfalls besonders als Interessenvertreter/innen der kleinen und mittelständischen Unternehmen sieht.⁵²

5.1 Cluster Automotive Nordwest – ein länderübergreifender Ansatz

Das Cluster Automotive Nordwest wurde 2008 auf Initiative der Handelskammer Bremen und der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer, sowie einiger Unternehmen aus der Region ins Leben gerufen. Ziel des Clusters ist es, den Bekanntheitsgrad der Region als automobiles Kompetenzzentrum zu steigern und seine Mitglieder untereinander besser zu vernetzen. An den Aktivitäten beteiligen sich die jeweiligen Landesregierungen, nach deren Auffassung zukünftig auch Aspekte, die die Ausgestaltung der Arbeitsbedingungen („Gute Arbeit“) betreffen, eine Rolle spielen sollen. Die Finanzierung erfolgt neben Mitgliedsbeiträgen über eine Förderung der beiden beteiligten Bundesländer, sowie der Metropolregion Bremen-Oldenburg. Aufgrund ihrer Abhängigkeit von den

⁴⁶ Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (2011): Clusterpolitik in Hamburg. Gemeinsam an die Spitze, S. 6 und Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein (2013b): Schwerpunktbereiche in Schleswig-Holstein, Webseite.

⁴⁷ Vgl. Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern (2013): Wachstumsbranche Automobil-Zulieferer, Webseite.

⁴⁸ Vgl. Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2013b): Automobilindustrie in Niedersachsen, Webseite.

⁴⁹ Vgl. Freie Hansestadt Bremen (2010a): Masterplan Industrie. Ein Beitrag zum Strukturkonzept 2015, S.7.

⁵⁰ So will die Bremer Landesregierung bspw. rund 51 Millionen Euro für den Ausbau des Gewerbegebiets Hansapark bereitstellen, was vor allem für die Zulieferer des Mercedes-Benz Werkes in Bremen von großer Bedeutung ist.

⁵¹ Vgl. Freie Hansestadt Bremen (2010a): Masterplan Industrie. Ein Beitrag zum Strukturkonzept 2015, S.59

⁵² Vgl. Automotive Cluster (2013): Über uns, Webseite.

Entscheidungen der Konzernzentralen war es bisher allerdings sehr schwierig, die Endhersteller und ihre primären Zulieferer für eine Teilnahme am Cluster zu werben. Um als Innovationscluster wahrgenommen zu werden und erfolgreich Akzente zu setzen ist eine Mitgliedschaft dieser Unternehmen jedoch dringend erforderlich.

Seine Stärke sieht das Cluster in der Unterstützung der strategischen Ausrichtung seiner Mitglieder und durch Kooperationsbeziehungen zu anderen Branchen und Forschungseinrichtungen. Hervorzuheben ist zudem der gezielte länderübergreifende Ansatz. Während bereits Kooperationsbeziehungen zum Zulieferercluster „Automotive“ in der Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen Wolfsburg bestehen, wird im Sinne eines Automotive Clusters Norddeutschland auch eine Ausdehnung auf weitere Bundesländer, wie bspw. Hamburg, denkbar. Ein weiteres Zukunftsszenario wäre ein branchenübergreifendes Cluster „Mobilität Nordwest“, mit Angeboten integrierter Mobilitätsdienstleistungen, die mit ihrer Vernetzung weit über den automobilen Schwerpunkt hinaus reichen würden. Das Cluster hat aus Sicht der Verantwortlichen bereits dazu beigetragen, die Region Nordwest stärker als bisher auch als wichtigen Standort der Automobilindustrie bekanntzumachen.

Betriebsrätenetzwerk „AK JiT“ – arbeitnehmerorientierte Impulse für die Branche

Für eine Vernetzung der regionalen Vertreter/innen der Beschäftigten in der Automobilindustrie steht der Arbeitskreis „Just-in-Time“ (AK „JiT“) der IG Metall Bremen. In regelmäßigen Abständen treffen sich hier Betriebsräte der Automobilzulieferer und des Bremer Mercedes-Benz Werks, um aktuelle Themen und Probleme der Branche zu diskutieren und gemeinsame Lösungsansätze und arbeitnehmerorientierte Projekte anzustoßen. So initiierte der AK „JiT“ beispielweise in Kooperation mit dem Bremer Netzwerk Nachqualifizierung im Jahr 2009 das Qualifizierungsprojekt „MOSAİK - in Modulen zum Berufsabschluss“ im Bereich der Automobilzulieferindustrie in Bremen. Ein Dialog mit dem Cluster „Automotive Nordwest“ besteht bisher nicht.

Eine weitere von Gewerkschaften und Arbeitnehmervertreter/innen angestoßene Initiative stellte das Projekt „Beteiligungsorientierte sowie betriebsnahe Weiterentwicklung vorhandener Netzwerkstrukturen in der regionalen Automobilindustrie des Landes Bremen“ dar. Diese Initiative, die unter dem Kürzel PTG JiT (Projekträgergesellschaft JiT mbH) umgesetzt wurde, verfolgte u.a. Ziele wie die Verbesserung der Qualifizierung der Beschäftigten in der regionalen Zulieferindustrie, den Ausgleich von Beschäftigungsschwankungen aber auch die Unterstützung regionaler Clusterbildung. Im Rahmen einer Automobilkonferenz unter Beteiligung des Landes Bremen wurde im Jahr 2008 die Notwendigkeit der Netzwerkarbeit und von länderübergreifenden industriepolitischen Initiativen für den Automotivbereich herausgearbeitet.

VW als ein Vorreiter für Nachhaltigkeit - „Grüne“ Produktion in Emden

Mit seinem Programm „ThinkBlue.Factory.“ hat der VW-Konzern mit der Umsetzung eines ambitionierten Programms für nachhaltige Fabriken und eine umweltschonende Produktion begonnen: Bis 2018 soll in allen Werken weltweit der Verbrauch von Energie und Wasser, das Abfallaufkommen, die Menge der Lösemittel-Emissionen sowie der CO₂-Ausstoß jeweils um 25 Prozent – bezogen auf die Basiswerte von 2010 – gesenkt werden. Insbesondere am Standort Emden wird eine Reihe von Vorhaben umgesetzt, die auf der Nutzung regenerativer Energien beruhen und dazu führen, den Energieeinsatz insgesamt nachhaltig zu reduzieren.

Das VW Werk in Emden ist als Niederlassung von den Vorgaben und Entscheidungen der Konzernzentrale abhängig, aber es wurde in den durchgeführten Expertengespräche für diese Studie deutlich, dass es Gestaltungsspielräume für die Umsetzung regionaler Initiativen gibt. In Emden werden diese Spielräume auch durch eine aktive Rolle des Betriebsrates für die Umsetzung von Energieeffizienz und nachhaltiger Produktion genutzt. Dabei setzt sich der Betriebsrat für die Entwicklung innovativer Produkte, die im Zusammenhang mit der Elektromobilität stehen, ein und fordert die Beteiligung an der Umsetzung neuer Mobilitätskonzepte. Dies geschieht vor allem auch unter dem Blickwinkel der Standortsicherung und des Erhalts von Arbeitsplätzen.

6. Zusammenfassende Bewertung

Der Blick auf die Branche in den fünf norddeutschen Bundesländern wird dabei erheblich durch die herausgehobene Stellung der Volkswagen AG mit ihrem Sitz in Wolfsburg beeinflusst. Dies betrifft nicht nur die Anzahl der in der Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg ansässigen Standorte und Beschäftigten dieses Industriezweigs, sondern auch die industriepolitischen Einflussmöglichkeiten. Die Möglichkeiten und Ansätze industriepolitischer Initiativen in Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg sind dagegen vergleichsweise gering, da nur wenige Unternehmen der Branche zugehörig sind.

Ein zweiter Schwerpunkt der Automobilindustrie liegt in der Region „Nordwestliches Niedersachsen / Bremen“ mit den hier angesiedelten Werken von VW (Emden) und Mercedes-Benz (Bremen) sowie der vorhandenen Zulieferstruktur. Für diese Region hat die Branche eine herausgehobene Bedeutung hinsichtlich der Wertschöpfung und der industriellen Beschäftigung. Zudem beziehen sich hier andere Wirtschaftszweige, insbesondere der Umschlag in den Häfen für den Im- und Export der Automobilindustrie, auf die Produkte dieser sehr exportorientierten Branche. Ein zentraler, gemeinsamer Ansatz der Landesregierungen Bremens und Niedersachsens ist die Förderung des Clusters Automotive Nordwest.

Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs ist ungewiss. Zwar wird auch in den nächsten Jahren mit hohen Absatzzahlen gerechnet und die deutschen Endhersteller (inklusive ihrer Standorte in Norddeutschland) verfügen hier über eine gute Ausgangsposition auf dem Weltmarkt. Welche Akteure und Produkte sich jedoch mittel- und langfristig durchsetzen können, ist - hinsichtlich der Entwicklung und des Baus effizienter Fahrzeuge, der Ressourcenschonung, der Entwicklung alternativer Antriebe, neuer Wachstumsmärkte und neuer, nachhaltiger und integrierter Mobilitätskonzepte – fraglich. Es ist davon auszugehen, dass in einigen Jahren „das Auto“ (bzw. ein beträchtlicher Anteil der dann neu hergestellten Fahrzeuge) anders aussehen, anders angetrieben und anders genutzt werden wird, als dies heute der Fall ist. Die Endhersteller und Zulieferunternehmen werden sich – auch in Norddeutschland – auf diese Veränderungen einstellen müssen, wenn sie weiterhin und langfristig international konkurrenzfähige Produkte erzeugen wollen.

Ein regionaler Ansatz könnte darin liegen, ein nachhaltiges und integriertes Mobilitätskonzept gemeinsam in Norddeutschland gezielt zu fördern und zu entwickeln. Dies kann geschehen, ohne die vorhanden industriellen Strukturen in Frage zu stellen, sondern diese ergänzen und erweitern. Ein solches Konzept müsste sich erstens auf die optimale Vernetzung von Verkehrsträgern und die Entwicklung entsprechender Angebote und Produkte im Bereich des Individualverkehrs beziehen. Dies schließt die Errichtung der notwendigen Infrastruktur in städtischen Zentren und ländlichen

Regionen ein. Zweitens bietet Norddeutschland Potenziale, die auch die Frage der regionalen Energieversorgung (On- und Offshore-Windenergie), der Güter- und Verkehrslogistik⁵³, der technologischen Entwicklung (Forschungseinrichtungen, z.B. auch bzgl. Speichertechnik/Batterien und Materialforschung) sowie der ressourcenschonenden Herstellung darauf bezogener Verkehrsmittel usw. beinhalten.

Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken der Automobil(zuliefer)industrie in Norddeutschland

Tabelle 5: Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken der Automobil(zuliefer)industrie in Norddeutschland

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Umsatz, Wertschöpfung, Beschäftigungswirkung • Gute Weltmarktposition der Endhersteller • Relativ gute Arbeitsbedingungen, hohes Qualifikationsniveau • Weitgehend stabile und etablierte Arbeitsbeziehungen • Gute Forschungsinfrastruktur • Häfen: Umschlagzentren für Im- und Export • Konzernzentralen der Volkswagen AG und der Continental AG 	<ul style="list-style-type: none"> • Nur ein Endhersteller und ein Zulieferunternehmen haben Firmensitze in Norddeutschland • Große regionale Unterschiede • Starke Abhängigkeit der „peripheren“ Standorte der OEM von den Zentralen und der Zulieferer von ihren Konzernen und den Endherstellern • Begrenzte Einflussmöglichkeiten auf Unternehmensentscheidungen • Unsichere globale Marktentwicklung (auch hinsichtlich neuer Produkte, z.B. Elektroautos)
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung innovativer Produkte durch regionale Zulieferer/Dienstleister (z.B. Klein(st)fahrzeuge, Elektroautos, Batterien, regionale Angebote und Mobilitätskonzepte) • Verbesserung der Produkte und Prozesse • Nutzung der Schnittmengen mit anderen Branchen (z.B. bzgl. Materialentwicklung; integrierten Mobilitätskonzepten) • Entwicklung eines nachhaltigen norddeutschen Mobilitätskonzeptes (alle Verkehrsträger) 	<ul style="list-style-type: none"> • Globale Marktentwicklung und Nachfrage nach neuen Produkten → Gefährdung von Standorten in Norddeutschland • Kein Anschluss an technologische Entwicklungen (neue Antriebe etc.) • Verlust der Vorreiterrolle bei Innovationen, Arbeitsbedingungen und -organisation

Quelle: Eigene Darstellung.

In der Entwicklung und Förderung einer solchen Vision einer industriebasierten, aber nachhaltigen, integrierten und sozial- sowie umweltverträglichen „Mobilitätsregion Norddeutschland“ könnten Chancen liegen, branchenübergreifende Innovationen zu ermöglichen und Zukunftsmärkte zu erschließen. Die vorhandenen industriellen (und dienstleistungs- sowie forschungsbezogenen) Strukturen würden dadurch tendenziell gestärkt werden, wodurch möglicherweise Widerstände gegen derartige Konzepte (auch seitens der Unternehmen, die die bisherigen Fahrzeuge, Motoren usw. herstellen) überwunden werden können. Gerade im Bereich der Automobil(zuliefer)industrie mit der sehr starken Stellung weniger (globaler) Konzerne könnten hier vielfältige industriepolitische Gestaltungsmöglichkeiten⁵⁴ entfaltet werden. Für eine erfolgreiche Umsetzung sind hierbei auch weitere gesellschaftlich relevante Akteure einzubeziehen. Dies gilt insbesondere für die

⁵³ Aufgrund der Küstenlage und auch der Exportorientierung der gesamten deutschen Industrie stellt Norddeutschland eine ausgesprochen bedeutsame „Transitregion“ für Waren und Güter aller Art dar. Durch die vorhandenen Häfen, die Binnen-, Küsten- und Hochseeschifffahrt sowie die weitere gut ausgebaute und auch auf industriebezogene Verkehre ausgerichtete Schienen- und Straßeninfrastruktur, besitzt Norddeutschland Alleinstellungsmerkmale, die im Rahmen einer möglichen Konzeptentwicklung gute – und einzigartige – Voraussetzungen bieten.

⁵⁴ Zum Beispiel in der (Verkehrs- und Energie-)Infrastrukturförderung, in der Netzwerk- und Clusterbildung, in der Forschungs-, Innovations- und Qualifizierungsförderung oder auch in den klassischen Bereichen der Wirtschaftsförderung.

Gewerkschaften, deren Mitglieder nicht nur Beschäftigte, sondern auch Mobilitäts-Nutzer/innen sind.