

OBS-Arbeitsheft 49

**Christoph Scheuplein, Ulrich Jürgens,
Heinz-Rudolf Meißner, Andreas Hüner**

Im Windschatten beschleunigt: Die Automobilindustrie in Ostdeutschland 1995–2006

**Ansatzpunkte einer arbeitsorientierten
Branchenstrategie**

**Eine Studie im Auftrag der Otto Brenner Stiftung
Frankfurt/Main, 2007**

OBS-Arbeitsheft 49
ISSN 1863-6934 (Print)

Herausgeber:

Otto Brenner Stiftung
Elke Eller
Wilhelm-Leuschner-Straße 79
60329 Frankfurt / Main
Tel.: 069/6693-2810, Fax: 069/6693-80-2576
e-mail: obs@igmetall.de
<http://www.otto-brenner-stiftung.de>

Autoren:

Christoph Scheuplein, Universität Münster;
Institut für Geographie
Robert-Koch-Straße 26, 48149 Münster
Tel.: 0251/8333992, Fax: 0251/8330025
e-mail: geosek@uni-muenster.de

Ulrich Jürgens, Heinz-Rudolf Meißner,
Andreas Hüner, Wissenschaftszentrum Berlin;
Reichpietschufer 50, 10785 Berlin
Tel.: 030/25491-0, Fax: 030/25491-684
e-mail: wzb@wzb.eu

unter Mitarbeit von Gregor Holst und
Jörg Hennersdorf, Institut für Medienforschung und
Urbanistik (IMU) Berlin GmbH,
Schlesische Straße 28, Haus S, 10997 Berlin
Tel.: 030/293697-0, Fax: 030/293697-11
e-mail: imu-institut@imu-berlin.de

Hinweis zu den Nutzungsbedingungen:

Nur für nichtkommerzielle Zwecke im Bereich
der wissenschaftlichen Forschung und Beratung
und ausschließlich von der Redaktion der
Otto Brenner Stiftung veröffentlichten Fassung
– vollständig und unverändert! – darf dieses
Dokument von Dritten weitergegeben sowie
öffentlich zugänglich gemacht werden.

In den Arbeitsheften werden die Ergebnisse
der Forschungsförderung der Otto Brenner Stiftung
dokumentiert und der Öffentlichkeit zugänglich
gemacht. Für die Inhalte sind in erster Linie die
Autoren/innen verantwortlich.

1.	Einleitung	2
2.	Die Rahmenbedingungen	4
2.1.	Weltmarkt.....	4
2.2.	Markt und Produktion in Europa und Deutschland.....	5
3.	Stand und Entwicklung seit 1995.....	8
3.1.	Wirtschaftliche Entwicklung	8
3.2.	Betriebe und Beschäftigte	11
3.3.	Lohn, Gehalt und Arbeitszeit	19
3.4.	Teilbranchen.....	23
3.5.	Funktionen	26
3.6.	Regionale Dynamik.....	28
3.7.	Konzentration und funktionale Spezialisierung	30
3.8.	Regionale Brancheninitiativen in Ostdeutschland	35
4.	Veränderungen durch Internationalisierung und Innovation.....	38
4.1.	Veränderungen in den Wertschöpfungsketten und der Produktpolitik	38
4.2.	Standortverlagerungen nach Ost- und Mitteleuropa?.....	41
4.3.	Forschung und Entwicklung.....	43
5.	Schlussfolgerungen	46
5.1.	Fazit der Analyse	46
5.2.	Möglichkeiten einer arbeitsorientierten Branchenstrategie	51
6.	Anhang: Methoden und Datenquellen	56
	Abbildungsverzeichnis.....	58
	Tabellenverzeichnis	59
	Literaturverzeichnis.....	60

1. Einleitung

Spätestens mit der Eröffnung neuer Final-Werke von BMW, Porsche und VW in Leipzig und Dresden zu Anfang dieses Jahrzehnts ist die Automobilindustrie zu einem entscheidenden Wachstumsträger in Ostdeutschland geworden. Rund 600.000 Fahrzeuge werden derzeit pro Jahr am Standort Ostdeutschland produziert. Werden nicht nur die Automobilhersteller und die direkten Zulieferer einbezogen, sondern auch die weiter vorgelagerten Zulieferer und Ausrüster berücksichtigt, so ist von mindestens 1.200 Betrieben und 130.000 Beschäftigten, d.h. von einem industriellen Schwergewicht und Impulsgeber in Ostdeutschland auszugehen. Diese regionale Erfolgsgeschichte muss allerdings vor dem Hintergrund eines dramatischen Verdrängungswettbewerbs in der globalen Automobilindustrie betrachtet werden. Die erheblichen Krisenprozesse einzelner Hersteller sowie ganzer nationaler Automobilindustrien stellt die Frage, wie dauerhaft der Aufbau der Produktionskapazitäten in Ostdeutschland sein wird. So müssen nach der Ansiedlung, die in vielen Fällen mit einem hohen Finanzvolumen durch die öffentliche Hand gefördert wurde, auch weiterhin ausreichend Gründe vorhanden sein, durch die Unternehmen in der Region gehalten werden.

Anlässlich der Werksgründung von BMW in Leipzig haben der Verband der Automobilindustrie und das Center for Automotive Research (CAR u.a. 2002) diese Probleme der ostdeutschen Automobilindustrie in das Bild eines „Sandwichs“ gefasst. So sehen die „Leipziger Thesen“ eine von zwei Seiten bedrohte Industrie in den Neuen Bundesländern. Während die westdeutschen Länder mit einer hohen Arbeitsqualität und Innovationskraft punkten, können die mittel- und osteuropäischen Länder mit niedrigeren Arbeitskosten und im Zuge der EU-Erweiterung auch mit steigenden Subventionen auftrumpfen. Aus dieser Situationsbeschreibung folgt als Handlungsempfehlung vor allem eine Intensivierung des Kostenwettbewerbs, speziell im Bereich der Arbeitskosten. Dem sollen auch staatliche Subventionen helfen, die keineswegs abgelehnt werden.

In diesem Beitrag wird das Bild eines „Sandwichs“ in Frage gestellt. Ostdeutschland ist nicht als ein „dritter Standort“ zwischen den mittel- und osteuropäischen Staaten als prinzipiellem Niedrigkostenstandort und den westdeutschen Qualitätsstandorten aufzufassen. Vielmehr ist Ostdeutschland angekoppelt an die westdeutsche Automobilindustrie, von deren Marktzugängen und Innovationskraft die entscheidenden Impulse ausgehen. Diese vielfältigen Verknüpfungen zu den westlichen Automobilstandorten sollen in diesem Beitrag deutlich gemacht werden. Dies begründet eine starke Abhängigkeit der ostdeutschen Automobilindustrie und die eingegrenzten Möglichkeiten einer funktionalen Erweiterung. Zugleich folgt aus der funktionalen Einbindung jedoch auch ein geringeres Risiko einer mittelfristigen Verlagerung aufgrund von (Arbeits-)Kostengründen. Damit soll ein realistischeres Bild der Kraftfahrzeug-Industrie in Ostdeutschland und der Möglichkeiten ihrer betriebs-, regional- und industriepolitischen Förderung gezeichnet werden.

Die Studie stellt die Entwicklung und gegenwärtige Struktur der Automobilindustrie in Ostdeutschland nach der unmittelbaren Transformationsperiode, d.h. ab etwa 1995 dar. Dabei wird insbesondere auf die Initialfunktion der Branche für industrielle Qualitätsproduktion in Ostdeutschland abgehoben. Das Erkenntnisziel ist darauf gerichtet, die wirtschaftliche Entwicklung der ostdeutschen Automobilindustrie zu analysieren; die betriebliche Struktur und ihre funktionale Spezialisierung darzustellen, z.B. in Bezug auf die Funktionen in der Wertschöpfungskette, auf die Betriebsgröße, Standortverteilung und auf die Arbeitsqualifikation; die aktuellen Veränderungstrends bzw. -möglichkeiten aufzuzeigen sowie industrie- und wirtschaftspolitische Gestaltungsoptionen für die Träger der Mitbestimmung und Sozialpartner zu präsentieren.

Im Folgenden wird zunächst die Entwicklung der Automobilindustrie in den vergangenen zehn Jahren auf globaler, europäischer und nationaler Ebene dargestellt (**Kapitel 2**). Die ostdeutsche Automobilindustrie wird anschließend mit Mitteln der Branchenanalyse auf der Basis der amtlichen Statistik untersucht (**Kapitel 3**). Dies umfasst die

Betrachtung der wirtschaftlichen Entwicklung und der Betriebs- und Beschäftigungsstrukturen für die gesamte Automobilindustrie bzw. für ihre drei Teilbranchen. Räumlich wird die Analyse auf der Ebene Ostdeutschlands sowie für ausgewählte Aspekte auf den Ebenen der Bundesländer und der Raumordnungsregionen angelegt. Zusätzlich wird auf der Basis von Unternehmensdaten die funktionale Struktur und Spezialisierung dargestellt. Hierzu wird der Besatz an Unternehmen in Ostdeutschland nach seiner Funktion in der Wertschöpfungskette Automobilindustrie, nach seiner Betriebsgröße und nach seiner Konzerneinbindung untersucht. Ebenso wird die Aktivität von Branchennetzwerken der Automobilindustrie auf unterschiedlichen Raumebenen in Ostdeutschland betrachtet, da von ihnen wesentliche Impulse zur Sicherung und Ausdehnung der Beschäftigung ausgehen. In **Kapitel 4** werden die Veränderungen in der Wertschöpfungskette und der Produktpolitik, Tendenzen der Standortverlagerung nach Mittel- und Osteuropa sowie der Bestand und die Perspektiven von Forschung und Entwicklung in Ostdeutschland diskutiert. Dieses Kapitel wurde von Ulrich Jürgens, Heinz-Rudolf Meißner und Andreas Hüner vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung verfasst. In **Kapitel 5** werden die analytischen Ergebnisse zusammengefasst und es werden Handlungsmöglichkeiten einer arbeitsorientierten Branchenstrategie aufgezeigt. Die Vorschläge beziehen sich im Sinne einer Mehrebenenstrategie auf die Handlungsebenen Betrieb, Branche, und Region (Bundesländer und Ostdeutschland) sowie auf die europäische Ebene. Die Methoden und Datenquellen dieser Studie werden im **Anhang** erläutert. Der Text wurde weitgehend im Zeitraum Dezember 2006 bis Februar 2007 erstellt. Zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlichte Daten für das Jahr 2006 konnten teilweise berücksichtigt werden.

Für die gute Zusammenarbeit möchte ich mich bei meinen ehemaligen Kolleginnen und Kollegen bei der IMU-Institut Berlin GmbH bedanken, insbesondere bei Ursula Richter, Gerhard Richter und Walter Krippendorf für ihre analytischen Hinweise, bei Nicole Dries für ihre tadellose Textverarbeitung, bei Gregor Holst für die zuverlässige Recherche und Aufbereitung von Daten sowie bei Jörg Hennersdorf für die prompte graphische Aufbereitung. Von Seiten der IG Metall haben in verschiedenen Arbeitsphasen Christian Hoßbach, Bodo Irrek und Nikolaus Schmidt fachlichen Rat gegeben. Schließlich geht ein Dank an Frederic Speidel, der diese Publikation für die Otto Brenner Stiftung professionell redaktionell betreut hat.

Eine Langfassung dieser Studie mit einem ausführlichen statistischen Teil und einer grafischen Aufbereitung ist auf der Homepage der Otto Brenner Stiftung erhältlich.

Christoph Scheuplein

2. Die Rahmenbedingungen

2.1. Weltmarkt

Die Weltautomobilindustrie hat in den vergangenen fünf Jahren einen stetigen Anstieg erlebt. Im abgelaufenen Jahr 2006 wurde nach Angaben der International Organization of Motor Vehicle Manufacturers mit einem Produktionsanstieg von fünf Prozent und einem Produktionsvolumen von 70 Millionen Automobilen ein historischer Rekord erreicht (OCIA 2006). Dabei entfallen wie im vorhergehenden Jahr 70 % der Produktion auf PKW und 30 % auf Nutzfahrzeuge. Das Größenwachstum entfiel dabei eindeutig auf die asiatisch-pazifischen Länder. Während die Fahrzeugproduktion in Europa um 1,5 % und in Amerika um 2 % gestiegen ist, hat die Automobilproduktion in Asien erheblich stärker zugenommen. Neben dem Wachstum der etablierten Auto-Nationen Japan (plus 4 %) und Süd-Korea (plus 5,5 %) ist vor allem der Boom in China und Indien (gemeinsam plus 18,5 %) ausschlaggebend.

War die PKW-Produktion in der Triade in den 90er Jahren gleichgewichtig verteilt, so hat sich das Gewicht inzwischen zuungunsten von Europa (21,1 Millionen) und Amerika (19,7 Millionen) und zugunsten von Asien (28,6 Millionen) verschoben. Die Anteile der Produktion fallen nach den Fahrzeugsparten unterschiedlich aus. So führte Asien 2005 bei PKW mit einem Anteil von 41 % vor Europa mit 38 %. Bei schweren LKW ist die asiatische Dominanz mit einem Anteil von 53 % deutlicher. Amerika führte dagegen 2005 mit einem Anteil von 55 % bei leichten Nutzfahrzeugen vor Asien (29 %).

Trotz ihrer verhaltenen Entwicklung blieben die USA 2005 mit 12 Millionen Kraftwagen der weltgrößte Automobilproduzent, gefolgt von Japan (10,7 Millionen). Hinter dem asiatischen Anstieg steht zum einen die bleibende Stärke Japans, das den Anfang der 1990er Jahre erreichten Sockel von 11 Millionen Einheiten seitdem mit Abstrichen halten konnte. In den vergangenen zwei Jahren verzeichnete die Produktion mit 10,5 Millionen Einheiten in 2004 bzw. 10,8 Millionen Einheiten in 2005 wieder eine leichte Aufwärtsentwicklung. Zum anderen ist das Wachstum der Volksrepublik China (VR China) bedeutsam, deren Produktionsmenge sich seit 1999 mit 1,8 Millionen Kraftwagen mehr als verdreifacht hat. Nach einem stetigen zweistelligen Wachstum in den 1990er Jahren brachten die Jahre seit 2001 den endgültigen Durchbruch. 2002 wurden erstmals über eine Million PKW verkauft, und 2003 gelang eine Verdopplung dieser Zahl. 2005 wurden bereits 3 Millionen PKW abgesetzt (Weider 2004). Zu Deutschland hat China bereits 2005 aufgeschlossen (je 5,7 Millionen Einheiten) und ist 2006 vermutlich mit 6,4 Millionen Kraftwagen auf den dritten Platz der Weltautomobilproduzenten vorgerückt. Bemerkenswert ist auch die Verdopplung der indischen Produktion im gleichen Zeitraum auf 1,6 Millionen Kraftwagen. Mit weiterem Abstand folgen Südkorea (3,6 Millionen) und Frankreich (3,5 Millionen).

Das Nachfragevolumen entwickelt sich in den etablierten Regionen in einer ähnlichen Geschwindigkeit wie das Angebot. Gemessen an den Neuzulassungen stagniert der amerikanische Markt, 2004 wurden 1,1 Millionen PKW weniger zugelassen als vier Jahre zuvor. Auch in Europa ist in den vergangenen Jahren eine leichte Abschwächung der Nachfrage festzustellen; hier fiel das Nachfragevolumen 2005 um 450 Tausend PKW niedriger aus als im Jahr 2000. Während die absoluten Zahlen und die Veränderungen in Afrika und Australien gering ausfallen, expandiert der asiatische Markt mit Wachstumsraten zwischen sieben und acht Prozent jährlich. 2004 wurden bereits mehr als 10 Millionen PKW in Asien zugelassen.

Bezogen auf das PKW-Segment wurden 2005 etwas mehr als 46 Mio. Fahrzeuge hergestellt. Einschließlich Nutzfahrzeuge, LKWs, Busse belief sich die Zahl der hergestellten Einheiten auf 64,2 Mio. Einheiten. Im Jahr 2006 waren es fast 47 Mio. produzierte PKW, von denen allerdings 2,7 Mio. Einheiten nicht verkauft wurden. In der Region Asia-Pacific werden knapp 6 Mio. PKW mehr produziert als abgesetzt. Nordamerika produzierte knapp 2,8 Mio. PKW weniger als verkauft wurden.

Setzt man die Produktion und Nachfrage nach neuwertigen Automobilen in ein Verhältnis, dann stellt Japan das Land mit dem größten Angebotsüberschuss dar. Hier wurden 4.949 Tausend Kraftwagen mehr produziert als neu zugelassen, wobei dieser Überschuss vor allem auf das Segment PKW zurückzuführen ist (JAMA 2005).

Nachdem China lange Jahre ein erheblich größerer Nachfrager als Produzent von Automobilen gewesen ist, hat sich die Produktion der Nachfrage inzwischen deutlich angenähert. Damit stehen zunehmend Kapazitäten für den Export zur Verfügung, der vor allem über den Preiswettbewerb ermöglicht wird. Tatsächlich hat China 2005 zum ersten Mal einen Exportüberschuss bei Automobilen erzielt und wird zukünftig als Wettbewerber mit hochwertigen Modellen auf den Märkten der Triade auftreten (Wirtschaftswoche 2006).

Generell kann davon ausgegangen werden, dass fast jeder Automobilhersteller seine Produktionskapazitäten nicht auslasten kann, so dass insgesamt deutliche Überkapazitäten in der Branche vorhanden sind. Naturgemäß liegen für diesen Sachverhalt nur Zahlen vor, die sich auf eine Vielzahl von Annahmen stützen müssen. PriceWaterhouse-Coopers veröffentlicht regelmäßig Daten zur prognostizierten Kapazitätsauslastung (zuletzt PWC 2007). In einer Studie, die die entsprechenden Daten für das Jahr 2003 nutzt, berechnet Becker (2005: 22) eine Kapazitätsauslastung von 77,8 % bei den elf größten Produzenten. Demnach ergibt sich bei diesen Unternehmen eine Überkapazität von 17,8 Millionen Fahrzeugen. Addiert um die weiteren kleineren Hersteller, wäre gegenwärtig von einer Überkapazität von 20 Millionen Fahrzeugen auszugehen.

Das langfristige Wachstum der Weltautomobilindustrie wird von stark gegenläufigen Faktoren bestimmt. Es ist zu erwarten, dass die wirtschaftliche Entwicklung in den Schwellenländern eine anhaltend hohe Nachfrage erzeugt. Die fortwährende Differenzierung und Spezialisierung der Fahrzeuge wird auch auf den Märkten der Triade zu einem leichten Marktwachstum führen. Dagegen stellen langfristige Beeinträchtigungen der Umwelt und die Kraftstoffpreise erhebliche Risikofaktoren dar. So sind in Deutschland die Preise für Normalbenzin in den vergangenen zehn Jahren um die Hälfte gestiegen. Die zunehmende Kraftstoffnachfrage in den Schwellenländern, aber auch in den USA, wird absehbar den Preis weiter nach oben treiben.

Gegenwärtig wird in der Prognose der Beratungsgesellschaft CSM Worldwide für die Jahre 2006 bis 2012 mit einem Wachstum der Automobilindustrie von 18,6 % gerechnet. Damit würden im Jahr 2012 gut 78,2 Millionen Fahrzeuge produziert werden (Götz 2006: 14). Der größte Anteil am Wachstum traut CSM Worldwide Hyundai, Toyota und Renault/Nissan zu. Erst auf den Plätzen sechs (VW) und acht (DaimlerChrysler/Daimler AG) werden die ersten deutschen Hersteller gesehen.

2.2. Markt und Produktion in Europa und Deutschland

2005 wurden in den 25 Ländern der erweiterten Europäischen Union 18,2 Millionen Kraftwagen hergestellt. 15,8 Millionen Einheiten entfielen auf Kraftwagen, 1,8 Millionen auf leichte Nutzfahrzeuge und 586 Tausend Einheiten auf schwere Nutzfahrzeuge sowie Busse. Innerhalb der um 18 Millionen stagnierenden Produktion hat sich der Anteil der fünf größten Herstellerländer (Deutschland, Frankreich, Spanien, Großbritannien, Italien) von 85 % auf 82 % verringert. Nimmt man zu den EU 25 die teilweise zum geographischen Europa zählenden Länder Russland und Türkei hinzu, dann lag der Anteil der genannten fünf Länder im Jahr 2005 bei 71,6 %.

Deutschland blieb mit Abstand der führende Automobilproduzent und konnte seinen Anteil leicht ausweiten. Unter den großen Herstellerländern in Europa konnte sich Deutschland als einziges Land in den Jahren 2003 bis 2005 verbessern (+ 4 %), während Italien (- 29,3 %), Spanien (- 10 %) und Großbritannien (- 3,6 %) ihre Produktion drosseln mussten. Für diese Veränderungen sind national unterschiedliche Entwicklungen verantwortlich. In Italien machte der FIAT-Konzern eine Schwächephase durch, die ihn bis in die Gefahr der Insolvenz führte. In Großbritannien entwickelten sich ausländisch dominierte Marken (Rover, Mini, Rolls Royce, Bentley, Jaguar) unterschiedlich, die Produktion in den Werken japanischer Eigentümer wurde ausgeweitet.

Die neuen EU-Mitglieder (Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien) haben ihren Output um 541 Tausend Einheiten bzw. um 45 % zwischen 2003 und 2005 gesteigert. Dabei hat inzwischen Polen (625 Tausend Einheiten) das traditionelle Autoland Tschechien (604 Tausend Einheiten) überholt. Auch Ungarn und die Slowakei spielen eine relevante Rolle. Die 300-Kilometer-Zone rund um Bratislava wird bereits als ein neues „Detroit des Ostens“ angesehen (Götz 2005). Die Automobilproduktion in den MOE-Ländern wird zu wesentlichen Teilen von ausländischen Eigentümern gesteuert. Dabei ist der VW-Konzern führend, neben ihm ist auch FIAT stark vertreten. Von den 1,5 Millionen Fahrzeugen, die in den neuen EU-Ländern (Tschechien, Polen, Slowakei, Ungarn, Slowenien) 2005 produziert wurden, wurden fast 900 Tausend von deutschen Herstellern produziert. Dieser noch immer übertragende Anteil ist allerdings von 2003 (62,7 %) bis 2005 (56,4 %) deutlich gefallen (VDA 2006: 32). Die recherchierten Herstellerangaben über die Produktion in den osteuropäischen Standorten addieren sich zu 2,3 Millionen. Dieses deckt sich mit einer neueren Studie über die MOE-Automobilindustrie (Urban 2005: 4), so dass man davon ausgehen kann, dass etwa zehn Prozent der europäischen Autoindustrie in Mittel- und Osteuropa produziert werden. Auch bei den aktuellen Wachstumsraten der MOE-Länder sollten die derzeitigen Verlagerungstendenzen von Produktionskapazitäten in diese Größenverhältnisse eingeordnet werden.

Die MOE-Standorte zeichnen sich gegenüber der westeuropäischen Industrie durch Vorteile bei den Lohnkosten, großzügige staatliche Investitionsbeihilfen und eine wirtschaftsorientierte Bearbeitung von Investitionsprojekten aus. Die Qualitätsstandards der Zuliefererbetriebe und die Verfügbarkeit von qualifizierten Beschäftigten fallen kaum schlechter aus; eventuelle Defizite in diesen Bereichen können durch die räumliche Nähe zu den westeuropäischen Werken ausgeglichen werden.

Das Bild der europäischen Automobilindustrie verschiebt sich noch einmal deutlich stärker zugunsten Deutschlands, wenn die Bruttowertschöpfung in den Herstellerländern betrachtet wird. Demnach hatte Deutschland einen Anteil von 46 % an der Bruttowertschöpfung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen unter den 27 aufgeführten europäischen Ländern. Auf dem zweiten Platz liegt Frankreich mit einem Anteil von 14,4 %. Deutschland produziert damit soviel wie die folgenden sieben Länder zusammengenommen. Addiert man die Anteile der vier führenden Herstellerländer Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Spanien, so kommen diese auf einen Produktionsanteil von 77 % in Europa.

Die stärkere Position Deutschlands nach der Bruttowertschöpfung von Kraftfahrzeugen beruht zum einen auf dem hohen Anteil von PKW im gehobenen Marktsegment, der in Deutschland hergestellt wird. Zum anderen beruht er auf einem hohen Anteil von schweren Lastkraftwagen und Bussen. Aufgrund beider Faktoren steigt der durchschnittliche Umsatz pro hergestelltes Kraftfahrzeug in Deutschland gegenüber anderen Ländern. Zu beachten ist ebenfalls, dass Großbritannien, im Unterschied zu den Stückzahlen, nach der Bruttowertschöpfung vor dem Herstellerland Spanien liegt. Auch dies ist auf die stärkere Position Großbritanniens im gehobenen Segment (Rover, Jaguar) und im Luxussegment (Rolls Royce, Bentley) zurückzuführen.

In Bezug auf das Verhältnis von hergestellten zu verkauften neuen PKW zeigt sich für Europa im Jahr 2005 ein Angebotsüberschuss von 790 Tausend PKW. Gemessen an den produzierten 17,6 Millionen PKW sind dies 4,8 %, so dass man von einem weitgehend ausgeglichenen Verhältnis von realisiertem Angebot und Nachfrage sprechen kann. Einem deutlichen Angebotsüberschuss in Deutschland, Frankreich, Spanien, Belgien und Tschechien steht ein Nachfrageüberschuss in Großbritannien, Italien, den Niederlanden und Südosteuropa gegenüber. Insgesamt handelt es sich bei Personenkraftfahrzeugen bereits seit vielen Jahren in Europa um einen Käufermarkt, mit den entsprechenden Rückwirkungen auf das Preisniveau und auf die Kapazitätsauslastung der Hersteller.

Die deutsche inländische Automobilproduktion beträgt im Jahr 2006 nach vorläufigen Schätzungen des VDA rund 5,8 Millionen Kraftwagen und erreichte damit einen neuen Rekord (vgl. VDA 2006, IG Metall Vorstand 2004, 2006a

und b, Heymann 2006). Dies war sowohl dem weiteren Anstieg bei den PKW (5,4 Millionen), wie bei den Nutzfahrzeugen (420 Tausend) geschuldet. Insbesondere legten die Nutzfahrzeuge im Jahr 2006 um knapp acht Prozent auf über 400 Tausend Kraftlastwagen und Omnibusse zu. In der langfristigen Betrachtung zeigt sich, dass das neue Produktionsniveau aller Fahrzeugklassen bereits 1998 erreicht wurde und seitdem mit geringen Wellenbewegungen gehalten wird.

Die Automobilindustrie in Deutschland wird von fünf großen Herstellern dominiert. Gemessen an den produzierten Einheiten (PKW und NFZ), sind VW (1,9 Millionen Einheiten) und DaimlerChrysler (1,2 Mio. Einheiten) die bedeutendsten Produzenten. Es folgen BMW (847 Tausend Einheiten), Ford (827 Tausend Einheiten) und General Motors (778 Tausend Einheiten). Insgesamt waren in der Automobilindustrie laut Industriestatistik im Jahr 1995 in Deutschland 802 Unternehmen tätig, davon entfiel die Hälfte auf die Hersteller von Teilen und Zubehör (411 Unternehmen). 335 Unternehmen waren Hersteller von Karosserien/Aufbauten und 56 Unternehmen stellten Kraftfahrzeuge bzw. Motoren her. Bis 2004 hat sich die Zahl der Unternehmen auf 992 erhöht, wobei das Wachstum in der größten Unternehmensgruppe, den Teile-/Zubehör-Herstellern mit 47,7 % bzw. um 196 Unternehmen am stärksten ausfiel. Trotz dieser Ausdehnung der Betriebszahlen hat sich der Umsatz je Unternehmen noch schneller erhöht. Er lag 1995 bei 178,8 Mio. € und stieg bis zum Jahr 2004 auf knapp 300 Mio. € je Unternehmen, d.h. um 67 %. Dabei hat sich der Umsatz je Unternehmen bei den Finalisten, die mit 2.787 Mio. € den mit Abstand größten durchschnittlichen Umsatz erwirtschafteten, um fast die Hälfte (47,3 %) erhöht.

Auffällig ist, dass der Umsatz je Beschäftigtem in der Automobilindustrie erheblich höher ist als im Durchschnitt des Verarbeitenden Gewerbes, sofern hier die Werte der Automobilindustrie herausgerechnet werden. Dabei hat sich der Umsatz je Unternehmen im übrigen Verarbeitenden Gewerbe von 25,1 Mio. € je Unternehmen im Jahr 1995 mit einer Rate von 29 % auf 32,5 Mio. € pro Unternehmen im Jahr 2004 gesteigert. Insgesamt sind die Betriebsgrößen gemessen am Umsatz in den anderen Branchen des Verarbeitenden Gewerbes nur halb so schnell wie in der Kraftfahrzeugindustrie gewachsen.

Die Automobilbranche ist die mit Abstand wichtigste Branche der deutschen Industrie. Bezieht man dies auf die in der Industriestatistik festgelegte Kernbranche (Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen), dann erwirtschafteten die entsprechenden Unternehmen im Jahr 2005 fast ein Fünftel des Umsatzes des Verarbeitenden Gewerbes. Im gleichen Jahr vereinigte die Automobilindustrie 13,7 % der Beschäftigten, 16,5 % der Bruttolohn- und Gehaltssumme und 28,7 % des Auslandsumsatzes auf sich. Eine ähnliche Größenordnung zeigen auch die Daten der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung für das Jahr 2004, wonach die Automobilindustrie einen Anteil von 18,3 % am Produktionswert des Verarbeitenden Gewerbes und von 14,3 % an der Bruttowertschöpfung (Produktionswert minus Vorleistungen) erzielte. Von 2001 bis 2004 investierte die Automobilindustrie durchschnittlich 12,2 Mrd. €; im Jahr 2004 stellte die Branche damit ein Viertel aller Investitionen des Verarbeitenden Gewerbes. Dieser gegenüber den vorangegangenen Jahren sehr hohe Sockel wurde in 2005 auf 9,8 Mrd. € zurückgeschraubt, wobei der Anteil am Verarbeitenden Gewerbe mit 21,3 % weiterhin mit Abstand den Spitzenplatz einnahm.

Die Branche hat damit ihre Bedeutung als Impulsgeber für das Verarbeitende Gewerbe in der ersten Hälfte dieses Jahrzehnts weiter ausgebaut. Der Umsatz hat sich zwischen 1995 und 2005 um 119 % erhöht, d.h. von 134 Mrd. € auf 293 Mrd. €. Damit ist die Automobilindustrie erheblich stärker gewachsen als das gesamte Verarbeitende Gewerbe, weshalb sich ihr Anteil am Umsatz des Verarbeitenden Gewerbes auf 19,9 % erweitert hat. Auch bei den anderen Kennzahlen ist die Automobilindustrie schneller gewachsen als die gesamte Industrie. Signifikant ist auch, dass die Beschäftigung im Verarbeitenden Gewerbe in den vergangenen zehn Jahren um 11,3 % abgenommen hat, während sie in der Automobilindustrie um 15,7 % zulegen konnte.

Im Jahr 2004 wurde mit 800 Tausend Beschäftigten erneut ein Spitzenwert in der deutschen Automobilindustrie erreicht. Dies war ein Plus gegenüber 1995 um 15,6 % und es wurde wieder annähernd der Höchststand der Beschäftigung vor dem Kriseneinbruch 1992/93 erreicht. Dabei haben vor allem die Zulieferer in den vergangenen zehn Jahren gewonnen. Sie dehnten von 1995 bis 2005 die Beschäftigung um 32 % auf 325 Tausend Beschäftigte aus. Moderat um 9,8 % gewonnen haben die Hersteller von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren, die mit 437 Tausend Beschäftigten weiterhin den größten Teil der Beschäftigung auf sich vereinen. Die Hersteller von Karosserien, Aufbauten und Anhängern mit dem nur kleinen Segment von 34 Tausend Beschäftigten haben in dem Jahrzehnt deutlich verloren (minus 22,2 %). Seit dem Höchststand 2004 ist die Zahl der Beschäftigten in der gesamten Branche bis 2006 um 2,6 % auf 779 Tausend Personen gefallen. Diese Verringerung hat ausschließlich im Bereich der Finalproduzenten stattgefunden, die 21 Tausend Beschäftigte verloren haben.

3. Stand und Entwicklung seit 1995

Die Analyse der Branche wird in diesem Kapitel zunächst aus der Makroperspektive vorgenommen. Dabei wird vor allem auf die Daten des Statistischen Bundesamtes bzw. der Statistischen Landesämter sowie auf die Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten des IAB zurückgegriffen. Diese Daten sind auf den Raumebenen der Bundesländer, der Raumordnungsregionen sowie von Ost- und Westdeutschland aggregiert. In den Abschnitten 3.7 und 3.8 wird diese Sichtweise ergänzt durch eine Mikroperspektive, die auf einer Auswertung von Unternehmensdaten bzw. von Interviews mit Vertretern von Brancheninitiativen beruht.

3.1. Wirtschaftliche Entwicklung

Die heutige Automobilindustrie in Ostdeutschland ist zum einen aus der Übernahme bzw. dem Ausbau bestehender Betriebe in den ersten Jahren der Wiedervereinigung (brownfield investment) hervorgegangen. Hierzu zählen die Werke von Opel in Eisenach (1990), von VW in Zwickau und Chemnitz (beide 1990) sowie von Daimler-Chrysler in Ludwigsfelde (1994). Zusätzlich bestanden zum damaligen Zeitpunkt bereits ein Motorrad-Werk von BMW und ein Motorenwerk von Daimler-Benz in Berlin. Zum anderen begann BMW 1991 mit der Rückkehr an den Traditionsstandort Eisenach die Neugründung von Werken (greenfield investment). Nach einer längeren Pause kam es zu einer Welle von Neugründungen mit der Inbetriebnahme der Werke von Porsche in Leipzig (2002), von VW in Dresden (2002) und Stollberg (2004) sowie von DaimlerChrysler und Mitsubishi in Kölleda (2003). Die bislang letzte Werkseröffnung fand 2004 durch BMW in Leipzig statt. Mit diesen Gründungsaktivitäten hat sich vor allem das Bundesland Sachsen als ein wichtiger Standort der Branche neben den westdeutschen „Autoländern“ etabliert.

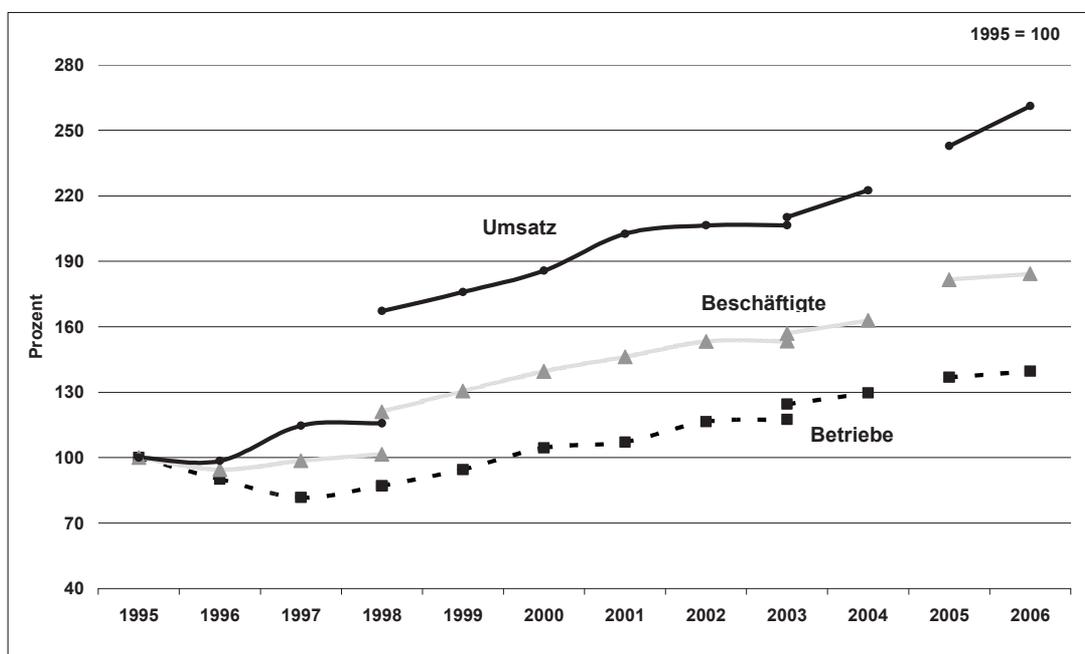
Im Jahr 2006 waren in der Automobilindustrie Ostdeutschlands laut Industriestatistik des Statistischen Bundesamtes 264 Betriebe tätig, die rund 51 Tausend Arbeitnehmer beschäftigten und 17,1 Mrd. € Umsatz erwirtschafteten. Damit hat die Automobilindustrie eine starke und im neuen Jahrzehnt kontinuierliche Erfolgsgeschichte in den neuen Bundesländern geschrieben.

Der Umsatz steigerte sich von 4 Mrd. € im Jahr 1995 um 13,1 Mrd. € bis zum Jahr 2006. Gemessen am Jahr 1995 hat der Umsatz damit um 161 Indexpunkte zugenommen. In Abbildung 1 ist zu berücksichtigen, dass in den Jahren 1997, 2002 und 2005 statistische Umstellungen stattfanden. Insbesondere die letzte Umstellung, bei der West-Berlin erstmals statistisch den Neuen Bundesländern zugeschlagen wurde, hat die statistische Basis ausgedehnt. Deutlich zugelegt hat auch das Wachstum der Beschäftigten mit 84 Indexpunkten. Hier war zunächst im Jahr 1996 ein leichter Rückgang von 23 Tausend auf 21 Tausend Beschäftigten zu verzeichnen, seitdem wuchs der Sektor kontinuierlich. Auch hier gilt, dass der größte Sprung von 2004 auf 2005, d.h. durch die Gebietserweiterung von West-Berlin, eintrat. Die Betriebszahlen sind nach einem Rückgang von 183 auf 151 Betriebe im Jahr 1997, d.h. um fast 20 %, wieder deutlich gestiegen. Im Jahr 2006 hatte Ostdeutschland mit 264 Automobilbetrieben fast 40 % mehr Betriebe als zehn Jahre zuvor.

Die Automobilindustrie gehört inzwischen zu den „Top Five“ der industriellen Branchen in Ostdeutschland. Im Rahmen der Abteilungen (Zweisteller) des Statistischen Bundesamtes nahm die Branche innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes im Jahr 2005 nach Beschäftigtenzahlen den vierten Rang und nach Umsätzen den dritten Rang ein. Nach der Bruttolohn- und Gehaltssumme der Beschäftigten belegte die Automobilindustrie den sechsten Platz. Gemessen an der Zahl der Betriebe lag die Branche aufgrund ihrer großbetrieblichen Struktur nur auf dem zehnten Platz.

Abbildung 1: Betriebe, Beschäftigte und Umsatz der ostdeutschen Automobilindustrie 1995–2006

1997, 2002 und 2005 wurden statistische Umstellungen vorgenommen.
 (Quelle: Statistisches Bundesamt; Monatsbericht des Verarbeitenden Gewerbes; eigene Berechnungen IMU-Institut)



Die Automobilindustrie hat damit in den vergangenen Jahren in den neuen Bundesländern deutlich an Gewicht gewonnen. Innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes vereinigt sie als Industrie mit überdurchschnittlichen Betriebsgrößen nur knapp drei Prozent der Betriebe auf sich. Die Beschäftigung hat sich dagegen kontinuierlich auf einen Anteil von 7 % fast verdoppelt. Ebenso zeigt die Umsatzentwicklung eine positive Tendenz, wobei hier naturgemäß größere Schwankungen zu verzeichnen sind. Seit 2001 kann die Automobilindustrie jedoch konstant Umsatzanteile von beinahe 10 % am Verarbeitenden Gewerbe in Ostdeutschland verzeichnen, womit sie zu einer der wichtigsten industriellen Branchen avanciert ist. In absoluten Zahlen hat sich der Umsatz von 4,0 Mrd. € im Jahr 1995 auf 8,5 Mrd. € im Jahr 2000 mehr als verdoppelt (Tabelle 1). Seitdem hat sich der Umsatz bis zum Jahr 2006 erneut verdoppelt! Trotzdem ist das Gewicht der ostdeutschen Automobilindustrie weiterhin gering. Angesichts einer ebenso beeindruckenden Umsatzsteigerung der westdeutschen Automobilindustrie von 214 % im Zeitraum 1995 bis 2006 hat der Anteil Ostdeutschlands an der bundesdeutschen Branche nur von 2,9 % auf 5,8 % zugenommen.

Tabelle 1: Umsatz der Automobilindustrie 1995–2006

(Quelle: Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen IMU-Institut)

	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2006
Westdeutschland [Mrd. €]	130,0	156,6	195,9	230,0	242,9	279,3	294,8
Ostdeutschland [Mrd. €]	4,0	4,6	7,7	9,9	10,7	14,4	17,1
Anteil Ost an Deutschland	2,9%	2,8%	3,7%	4,1%	4,2%	4,9%	5,8%

Der Inlandsumsatz der ostdeutschen Automobilindustrie wuchs dabei von gut 3,4 Mrd. € im Jahr 1995 auf 8,5 Mrd. € im Jahr 2006 (Tabelle 2). Diese Entwicklung vollzog sich stetig, wobei die Steigerungsrate in den letzten drei Jahren noch einmal deutlich zugenommen hat. So wuchs der Umsatz von 2004 zum Folgejahr um 1,1 Mrd. €. In der indexierten Darstellung des Wachstums mit dem Basisjahr 1995 zeigt sich, dass der Inlandsumsatz von 2004 zu 2005 um 33 Punkte wuchs, d.h. stärker als innerhalb der ersten fünf Jahre seit 1995.

Tabelle 2: In- und Auslandsumsatz der ostdeutschen Automobilindustrie 1995–2006

(Quelle: Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen)

	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2006
Inlandsumsatz [Mio. €]	3.447	3.773	4.261	4.856	5.862	7.927	8.569
Auslandsumsatz [Mio. €]	625	886	3.492	5.089	4.860	6.556	8.570
Index Inlandsumsatz*	100,0	109,5	123,6	140,9	170,1	230,0	248,6
Index Auslandsumsatz*	100,0	141,8	559,0	814,8	778,0	1.049,6	1.372,2

* 1995 = 100

Der Auslandsumsatz lag Mitte der neunziger Jahre in der Automobilindustrie wie im gesamten Verarbeitenden Gewerbe Ostdeutschlands auf einem sehr niedrigen Niveau. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Exporte von ostdeutschen Betrieben häufig über die westdeutschen Standorte der Mutterunternehmen an die amtliche Statistik gemeldet werden. Daher wird der Außenbeitrag Ostdeutschlands nach unten verzerrt. Von 1997 auf 1998 ergab sich eine Verdreifachung des Exports auf 3 Mrd. €. Hier wurden offensichtlich neue Meldungen zur Statistik von den ostdeutschen Standorten vorgenommen. Bis 2006 hat sich diese Summe auf 8,5 Mrd. € fast verdreifacht. Der Anteil Ostdeutschlands am gesamtdeutschen Export stieg von 0,9 % im Jahr 1995 auf 4,6 % im Jahr 2006. Dabei hat sich der Außenhandel der ostdeutschen Betriebe seit 1997 in erheblich schnellerem Tempo als der Binnenabsatz in Deutschland entwickelt. Wurden 1996 15,2 % der Waren der Automobilindustrie auf Auslandsmärkten abgesetzt, so waren es 1998 bereits 42,2 %. Der stärkste Auslandsabsatz wurde im Jahr 2001 mit 51,2 % erzielt, seitdem liegt der Anteil bei etwa 45 %. In der indexierten Darstellung des Wachstums hat der ostdeutsche Auslandsumsatz von 1995 bis 2005 um mehr als 1.000 Punkte zugelegt (Tabelle 2). Die Automobilindustrie trägt dabei in erheblichem Maße zum Export des Verarbeitenden Gewerbes in Ostdeutschland bei. So lag die Exportquote des Verarbeitenden Gewerbes in den Neuen Bundesländern (einschließlich Berlins) 2005 bei 27,3 %; d.h. die Automobilindustrie erzielte ein Drittel mehr Exportvolumen als der Durchschnitt der Industrie.

Für eine wirtschaftliche Bewertung der Umsatzentwicklung ist der Bezug auf die Beschäftigten hilfreich. Diese Umsatzproduktivität wird hier auf eine jährliche Frist bezogen, d.h. es wird der Quotient aus dem Jahresumsatz und der Anzahl der Beschäftigten gezogen. Da der Umsatz als Jahressumme eingeht, die Anzahl der Beschäftigten jedoch eine Durchschnittszahl darstellt, sollte der so genannte Jahresumsatz pro Beschäftigtem vor allem als Tendenzaussage innerhalb einer Zeitreihe genutzt werden. Im Jahr 1995 lag der ostdeutsche Jahresumsatz pro Beschäftigtem mit 175,2 Tausend € rund 20 Tausend € unter dem westdeutschen Wert. Bis zum Jahr 2005 hat der ostdeutsche Jahresumsatz je Beschäftigtem auf 289,9 Tausend € zugenommen, der Abstand zur westdeutschen Umsatzproduktivität hat jedoch zugenommen. Gemessen am Basisjahr 1995 wurde der westdeutsche Jahresumsatz je Beschäftigtem um 91 Punkte gesteigert, d.h. um ein Drittel mehr als in Ostdeutschland.

Tabelle 3: Jahresumsatz je Beschäftigtem in d. Automobilin. in West- u. Ostdeutschland 1995–2005

(Quelle: Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen IMU-Institut)

	1995	1997	1999	2001	2003	2005
Westdeutschland [Tsd. €]	195	233	271	305	321	374
Ostdeutschland [Tsd. €]	175	204	252	278	270	290
Index Jahresu. je B. West*	100,0	119,2	138,6	156,2	164,2	191,3
Index Jahresu. je B. Ost*	100,0	116,4	143,8	158,5	154,1	165,4

* 1995 = 100

Das Wachstum der Betriebe, der Beschäftigten und des Umsatzes in der ostdeutschen Automobilindustrie wird vor allem vom Bundesland Sachsen getragen. Es vereinigte im Jahr 2005 38,1 % der Betriebe, 47,1 % der Beschäftigten und 64,7 % des Umsatzes auf sich. Auf dem zweiten Platz liegt die thüringische Automobilindustrie mit einem Anteil von 29,2 % der Betriebe, 23,1 % der Beschäftigten und 17,9 % des Umsatzes. In gleicher Weise marginal ist dagegen die KFZ-Industrie in Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Berlin und Mecklenburg-Vorpommern, die gemeinsam nur ein knappes Drittel der Beschäftigten und ein knappes Fünftel des Umsatzes stellen.

Diese Verteilung spiegelt sich auch in der Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten des IAB wider. Hier hat Sachsen mit rund 21 Tausend Beschäftigten einen Anteil von 48,1 % in den neuen Bundesländern. Thüringen liegt mit 10 Tausend Beschäftigten und 23,1 % vor Berlin mit gut 5 Tausend Beschäftigten und einem Anteil von 11,6 %. Es folgen Brandenburg (3,6 Tausend/8,4 %) und Sachsen-Anhalt (2,6 Tausend/6,0 %) sowie Mecklenburg Vorpommern (1,1 Tausend/2,8 %). Die beiden führenden Bundesländer vereinigen somit rund 71 % aller Beschäftigten auf sich.

3.2. Betriebe und Beschäftigte

Die Zahl der Automobil-Betriebe sank in Ostdeutschland zunächst von 183 Betrieben im Jahr 1995 auf 151 Betriebe in 1997. Seitdem kamen in jedem Jahr weitere Betriebe hinzu. 2002 wurden erstmals mehr als 200 Betriebe gezählt, 2006 waren 264 Betriebe in Ostdeutschland ansässig. Gemessen an der Gesamtzahl von 1.307 Betrieben in Deutschland, die in der Industriestatistik des Statistischen Bundesamtes für 2006 verzeichnet sind, waren in Ostdeutschland zwanzig Prozent der Betriebe verortet. Nachdem der Anteil der ostdeutschen Betriebe bis 1998 sank, expandiert die Zahl der Betriebe seitdem schneller als in Westdeutschland. Seit 1997 hat der ostdeutsche Anteil an den Automobil-Betrieben in Deutschland um fünf Prozent zugenommen.

Tabelle 4: Betriebe und Betriebsgröße der Automobilindustrie 1995–2006

(Quelle: Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen IMU-Institut)

	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2006
Anzahl Betriebe							
Deutschland	1.047	1.000	1.113	1.195	1.284	1.319	1.307
Westdeutschland	864	849	942	1.002	1.056	1.062	1.043
Ostdeutschland	183	151	171	193	228	257	264
[%]	17,5	15,1	15,4	16,1	17,8	19,5	20,2
Durchschnittliche Betriebsgröße nach Beschäftigten							
Westdeutschland	771	793	769	753	718	704	698
Ostdeutschland	127	151	180	185	174	194	194

Die durchschnittliche Betriebsgröße hat sich in West- und Ostdeutschland sehr unterschiedlich entwickelt. Während im Westen im Jahr 2006 jeder Betrieb im Durchschnitt 698 Personen beschäftigte, war in Ostdeutschland kaum ein Drittel dieser Zahl tätig (194 Beschäftigte). Dabei haben sich die Betriebsgrößen in den vergangenen Jahren deutlich angenähert. Die Zahl der Beschäftigten sank in Westdeutschland von 771 Beschäftigten um 73 Personen, während die Zahl der Beschäftigten in Ostdeutschland von 127 Personen um 67 Personen stieg.

Die Entwicklung der Betriebszahlen hat sich in den vergangenen zehn Jahren in den Bundesländern sehr unterschiedlich entwickelt. Auffällig ist vor allem die exponierte Stellung Thüringens; hier hat ab 1999 eine starke Gründungsaktivität eingesetzt. Die Zahl der im Automobilbereich tätigen Unternehmen hat sich seitdem von 36 auf 75 Betriebe im Jahr 2005 mehr als verdoppelt. Sie reicht fast an die Betriebszahl Sachsens (98 Betriebe) heran, die sich im gleichen Zeitraum um die Hälfte erhöht hat. In den anderen vier Bundesländern konnten Sachsen-Anhalt (34 Betriebe in 2005) und Mecklenburg-Vorpommern (18 Betriebe) ihren niedrigen Besatz an Unternehmen nur halten. Berlin, wo bereits 1995 die wenigsten Betriebe angesiedelt waren (15 Betriebe), verlor weitere vier Betriebe und damit ein Viertel des Betriebsbestandes.

Bei der Betriebsgröße nimmt innerhalb der Bundesländer Berlin, in dem nur wenige Automobil-Betriebe ansässig sind, eine Sonderstellung ein. Hier lag die durchschnittliche Betriebsgröße im Jahr 1995 bei 303 Beschäftigten und stieg bis zum Jahr 2005 auf 444 Beschäftigte. Ein deutliches Wachstum der Betriebsgröße war auch in Brandenburg zu verzeichnen; dort stieg der Durchschnitt von 140 Personen im Jahr 1995 um 95 Personen auf 239 Personen. Ebenso legte die Betriebsgröße in Sachsen von 148 auf 240 Personen und in Sachsen-Anhalt von 65 auf 102 Personen zu. In Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern blieb die Betriebsgröße konstant bei etwa ca. 160 bzw. 90 Personen, wobei hier unterschiedliche Ursachen zur Geltung kommen. Während in Thüringen die Neugründung bzw. Ansiedlung von Unternehmen für gleiche Betriebsgrößen trotz des Wachstums der bestehenden Betriebe sorgt, drückt sich in der leicht sinkenden Betriebsgröße in Mecklenburg-Vorpommern die schwache wirtschaftliche Entwicklung der Branche aus.

Die Zahl der Beschäftigten in der ostdeutschen Automobilindustrie hat sich in den vergangenen zehn Jahren mehr als verdoppelt. Zunächst sanken die Beschäftigtenzahlen von 23,2 Tausend im Jahr 1995 leicht auf 21,9 Tausend Beschäftigte im Jahr 1996. Seitdem erhöhten sich die Beschäftigungszahlen kontinuierlich. Die größten Beschäftigungszuwächse waren wiederum im Übergang von 1997 zu 1998 zu verzeichnen, als 5,2 Tausend Personen (plus 23,2 %) mehr in der Branche beschäftigt wurden. Ähnlich stark stieg die Beschäftigung wiederum von 2004 auf 2005 (7,8 Tausend Personen bzw. plus 18,5 %). Im Zeitraum seit 1995 hat sich die Beschäftigung mit 115 % in Ostdeutschland erheblich stärker erhöht als in Westdeutschland (12,1 %). Insbesondere seit dem Jahr 2001 stagniert die Beschäftigung im Westen des Landes, während in Ostdeutschland innerhalb der Branche zahlreiche Neueinstellungen vorgenommen worden sind. Allerdings bleibt die ostdeutsche Automobilindustrie innerhalb Deutschlands quantitativ von begrenzter Bedeutung. Der Anteil der ostdeutschen Beschäftigten pendelte Mitte der 90er Jahre um 3,2 % und stieg dann ab 1999 auf 4 %. Im Jahr 2006 erreichte er aufgrund des fortgesetzten Wachstums in Ostdeutschland bei sinkenden Beschäftigungszahlen in Westdeutschland einen Wert von 6,6 %. Auch als ganzes genommen ist die ostdeutsche Automobilindustrie damit noch weit entfernt von der Stärke eines der westdeutschen „Autoländer“ wie Bayern oder Baden-Württemberg.

Tabelle 5: Beschäftigte in der Automobilindustrie 1995–2005

(Quelle: Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen IMU-Institut)

	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2006
Deutschland [Tsd.]	689,2	695,8	754,9	789,9	797,5	797,8	780
Westdeutschland [Tsd.]*	666,0	672,9	724,2	754,1	757,8	747,8	728,7
Ostdeutschland [Tsd.]	23,2	22,8	30,7	35,7	39,6	49,9	51,2
Anteil Ost an Deutschland	3,4%	3,3%	4,1%	4,5%	5,0%	6,3%	6,6%
Index West**	100,0	101,0	108,7	113,2	115,7	115,7	113,1
Index Ost**	100,0	98,3	132,4	154,1	170,9	215,1	220,6

* = früheres Bundesgebiet inkl. Berlin; ** 1995 = 100

Wird die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Bundesländern differenziert, zeigt sich die kontinuierlich positive Veränderung in Sachsen und Thüringen. In Sachsen setzte ein klarer Schub der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung im Jahr 1998 ein; in Thüringen war dieser Schub im Jahr 1999 zu beobachten. 2002 erreichte diese stark positive Veränderung auch Sachsen-Anhalt, das in der Mitte der 1990er Jahre noch deutliche Beschäftigungsverluste zu erleiden hatte. Die Beschäftigung in den Bundesländern Berlin und Brandenburg hat sich in den vergangenen zehn Jahren jeweils leicht positiv entwickelt. Das beschäftigungsärmste Land Mecklenburg-Vorpommern verlor bis 1998 mehr als ein Drittel der Beschäftigten im Automobilbereich und lag 2005 fast wieder auf dem Ausgangsniveau von 1995.

Eine deutliche räumliche Konzentration der ostdeutschen Automobilindustrie hat bereits Kronthaler (2004: 461 f.) auf der Basis von Daten für das Jahr 2001 festgestellt. Diese Konzentrationstendenz kann in den Raumordnungsregionen auch für die vergangenen Jahre diagnostiziert werden. Der höchste Stand der Beschäftigung kann für die Raumordnungsregion Südwestsachsen sowie für die angrenzenden Raumordnungsregionen Chemnitz-Erzgebirge, Westsachsen und Südthüringen diagnostiziert werden. Einen weiteren Schwerpunkt bilden Berlin und die Raumordnungsregion Havelland-Fläming. Gleichzeitig wird deutlich, dass die Entwicklung in den vergangenen Jahren innerhalb der Raumordnungsregionen nicht einheitlich positiv verlaufen ist.

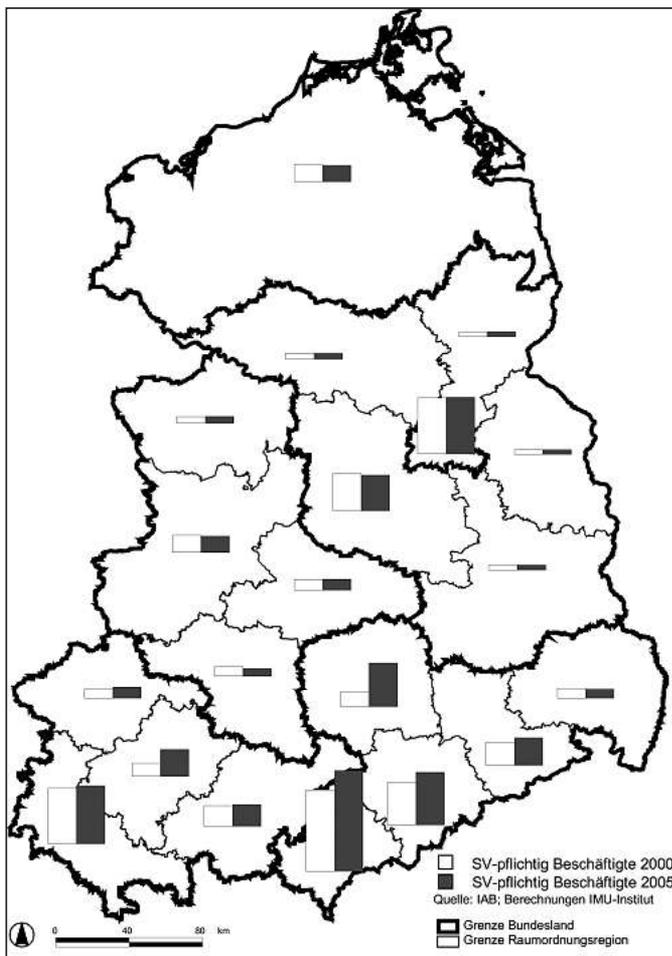
Neben einer positiven Beschäftigungsentwicklung in Südwestsachsen, Westsachsen, Chemnitz-Erzgebirge und Süd- und Mittelthüringen trat eine negative Beschäftigungsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern und Teilen von Brandenburg, aber auch in Magdeburg, Halle/Saale und in der Oberlausitz-Niederschlesien auf.

Von den fünf Raumordnungsregionen, die im Jahr 2005 das höchste Beschäftigungsvolumen in der Automobilindustrie besaßen, hat die Region mit den meisten Beschäftigten, Südwestsachsen, ihre Führungsposition in der ersten Hälfte dieses Jahrzehnts durch den Zugewinn von ca. 1.800 Beschäftigten ausgebaut. In den Raumordnungsregionen auf den beiden folgenden Plätzen, Berlin und Südthüringen, stagnierte die Beschäftigung auf einem Sockel von ca. 5.000 Beschäftigten. Dagegen haben sich die nachfolgenden Regionen Chemnitz-Erzgebirge und Westsachsen verbessert. Insbesondere der rasante Beschäftigungsaufbau von 3.000 Personen in Westsachsen seit dem Jahr 2002 ist bemerkenswert. Auch wenn sich somit vor allem für Südwestsachsen und Westsachsen ein dynamischer Prozess des Beschäftigungsaufbaus und damit der Clusterbildung abzeichnet, ist zu berücksichtigen, dass der relative Anteil der Beschäftigten in der Raumordnungsregion Südwestsachsen von 1999 bis 2005 nur mit dem Tempo der allgemeinen Beschäftigungszunahme in Ostdeutschland gewachsen ist. Lag der Anteil 1999 bei 21,8 %, so hatte er sich bis zum Jahr 2005 mit 21,5 % kaum verändert. Dagegen wuchs der Anteil der Raumordnungsregion Westsachsen im gleichen Zeitraum von 3 % auf 9,1 %. Den zweitstärksten Anstieg erlebte die Raumordnungsregion Mittelthüringen mit einem Zugewinn von 2,5 % auf 5,1 %. Die Raumordnungsregion Südthüringen (12,1 %) büßte gut ein Prozent gegenüber 1999 ein, die Raumordnungsregion Chemnitz-Erzgebirge (10,9 %) legte im gleichen

Zeitraum um 1,5 % zu. Den höchsten Verlust im Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Automobilindustrie in Ostdeutschland verzeichnete Berlin mit einem Minus von 3 % auf 11,6 %, der zweithöchste Verlust schlug in Havelland-Fläming mit 1,8 % zu Buche. Ansonsten verloren eher die bereits schwächeren Automobilstandorte wie das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern (minus 1,1 %) und die verschiedenen sachsen-anhaltinischen Raumordnungsregionen (minus 0,7 %).

Abbildung 2: SV-Beschäftigte in der Automobilindustrie nach Raumordnungsregionen 2000 u. 2005

(Quelle: IAB; eigene Berechnungen IMU-Institut)



In Ostdeutschland verdoppelte sich das Arbeitsvolumen in den vergangenen zehn Jahren, d.h. es wuchs ebenso stark wie das Beschäftigungsvolumen. Wurden 1995 40,1 Mio. Arbeitsstunden geleistet, so waren es 2005 81,4 Mio. Arbeitsstunden. Gemessen am Basisjahr 1995 hat sich die verausgabte Arbeitszeit in Ostdeutschland von 1995 nach einem leichten Rückgang 1996 kontinuierlich und mit einer steigenden Wachstumsrate bis 2005 (203 Indexpunkte) erhöht. In Westdeutschland ist die Summe der geleisteten Arbeitsstunden dagegen nur in der Periode bis 1999 gestiegen, während sie in den Folgejahren stagnierte. Entsprechend wuchs seit 1998 der Anteil der in Ostdeutschland geleisteten Arbeitsstunden am Gesamtaufkommen. Hatte der Anteil am Tiefpunkt 1996 bei 3,6 % gelegen, so überschritt das Arbeitsvolumen 2001 erstmals die Fünf-Prozent-Marke. Im Jahr 2005 wurden sieben Prozent aller Arbeitsstunden in Ostdeutschland geleistet. Im Vergleich zum Beschäftigungsanteil von 6,2 % kommen hier die längeren Tarifarbeitszeiten bzw. vermehrte Überstunden in Ostdeutschland zum Ausdruck. Wie bereits beim Beschäftigungsanteil deutlich wurde, ist der ostdeutsche Beitrag zum gesamtdeutschen Arbeitsvolumen noch immer sehr gering.

Tabelle 6: Geleistete Arbeitsstunden in der Automobilindustrie 1995–2005

(Quelle: Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen IMU-Institut)

	1995	1997	1999	2001	2003	2005
Deutschland [Mio.]	1.040,1	1.047,5	1.124,4	1.141,8	1.141,3	1.158,8
Westdeutschland [Mio.]*	1.000,0	1.007,8	1.072,3	1.082,0	1.076,5	1.077,4
Ostdeutschland [Mio.]	40,1	39,7	52,1	59,8	64,7	81,4
Anteil Ost an Deutschland	3,9%	3,8%	4,6%	5,2%	5,7%	7,0%
Index West**	100,0	100,8	107,2	108,2	107,7	107,7
Index Ost**	100,0	99,0	129,9	149,1	161,3	203,0

* = früheres Bundesgebiet inkl. Berlin-West bis 2004; ** 1995 = 100: Arbeitsstunden der Angestellten 1995 bis 2002 geschätzt.

Dieses Arbeitsvolumen wird in der Industrie vor allem im Bereich der Arbeiter geleistet. Die Arbeiterquote, die vom Statistischen Bundesamt bis zum Jahr 2004 erhoben wurde, ist relativ konstant geblieben. Sie hat sich in Ostdeutschland von 77 % im Jahr 1995 auf 82,7 % im Jahr 1999 leicht erhöht.

Dies zeigt, dass die Beschäftigungsexpansion vor allem auf dem Ausbau von Montagewerken beruht. Im letzten verfügbaren Jahr 2004 lag die Arbeiterquote bei 81 %. Insgesamt hat sich die Zahl der Arbeiter bis 2004 verdoppelt, während die Zahl der Angestellten nur um die Hälfte gewachsen ist. Zeitlich hat sich das ostdeutsche Wachstum im Angestelltenbereich erst seit 2001 verstärkt. Dies ist besonders auffällig gegenüber den westlichen Standorten, wo die Beschäftigungszuwächse fast nur im Angestelltenbereich stattgefunden haben und die Arbeiterquote von 1995 bis 2004 um fünf Prozent auf 69 % gefallen ist. Der Abstand zwischen den Arbeiterquoten in West- und Ostdeutschland hat von 3,3 % im Jahr 1995 auf 12,1 % im Jahr 2004 kontinuierlich zugenommen. Hier zeigt sich, dass die dispositiven Funktionen der Automobilindustrie in Westdeutschland zunehmen, während die repetitiven Tätigkeiten in Ostdeutschland expandieren. Pointiert könnte man sagen, dass sich der West-Ost-Dualismus aktuell zu einem Dualismus von Kopf- und Handarbeit entwickelt.

Die Daten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten des IAB ermöglichen eine detaillierte Darstellung der Beschäftigungsstruktur. Da in der Automobilbranche nicht viele Unternehmen mit weniger als 20 Beschäftigten tätig sind und es sich im Wesentlichen um sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze handelt, liegen die Daten der Industriestatistik aus dem Statistischen Bundesamt und die Daten des IAB in den meisten Erhebungsjahren nicht weit auseinander. Besonders gilt dies für das Jahr 2004, in dem die IAB-Statistik 42,0 Tausend Beschäftigte und die Industriestatistik 42,1 Tausend Beschäftigte erfasst hat. Aufgrund unterschiedlich großer Anteile der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten weichen die Zahlen in anderen Jahren aber stärker voneinander ab. Die Daten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten für die Automobilindustrie in Ostdeutschland liegen im Folgenden für die Jahre 1999 bis 2005 vor.

Tabelle 7: SV-Beschäftigte in der ostdeutschen Automobilindustrie 1999–2005

(Quelle: IAB)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
SV-pflichtig Beschäftigte	34.735	36.041	38.205	39.225	39.545	42.013	43.520
davon: männlich	28.858	29.870	31.721	32.504	32.860	34.935	36.336
weiblich	5.877	6.171	6.484	6.721	6.685	7.078	7.184

Auch in den Daten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wird der Beschäftigungsaufbau deutlich. Lag die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 1999 bei 34,7 Tausend Personen, so ist sie in den Jahren bis 2005 kontinuierlich auf 43,5 Tausend Personen gewachsen. Insgesamt nahm die Beschäftigung im Zeitraum 1999 bis 2005 um 25,3 % zu. Hier wird ein langsames Beschäftigungswachstum als in der Industriestatistik abgebildet, in der die Beschäftigung im Zeitraum 1999 bis 2005 von 30,7 auf 49,9 Tausend Beschäftigte, d.h. um 62,4 % expandierte. Dies spricht dafür, dass das Beschäftigtenwachstum in den vergangenen Jahren nur unterproportional zu sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen führte. Die Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gibt zudem Aufschluss über den Anteil der weiblichen Beschäftigten. Er lag 1999 bei 17 % (5,9 Tausend Personen) und ist in den Folgejahren konstant geblieben; d.h. die weibliche Beschäftigung wurde im gleichen Maß wie die Gesamtbeschäftigung ausgeweitet. Damit liegt der Frauenanteil in der Automobilindustrie in Ostdeutschland deutlich über dem Anteil in Westdeutschland (13,8 %).

Das durchschnittliche Alter der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der ostdeutschen Automobilindustrie hat sich in den vergangenen zehn Jahren erhöht. Die Statistik erlaubt eine Auswertung nach Altersklassen der Beschäftigten, anhand welcher die Altersverteilungen für die Jahre 1999 und 2005 auf der Ebene der neuen und alten Bundesländer einander gegenübergestellt werden können. 1999 lag der Schwerpunkt der Altersverteilung in der Klasse der 36 bis 45-jährigen (31 %), gefolgt von den Klassen der bis 35-jährigen (28,6 %) und der bis 55-jährigen (20,6 %). Während die Klassen der jüngeren und der älteren Beschäftigten sehr konstant geblieben sind, hat sich das durchschnittliche Alter in den mittleren Segmenten erhöht. So nahm 2005 die Klasse der 46 bis 55-jährigen mit 24,8 % den zweiten Rang ein, in der Klasse der 26 bis 35-jährigen waren 22,8 % der Beschäftigten tätig. Die führende Klasse der 36 bis 45-jährigen hat mit 33 % ihre Position weiter ausgebaut.

Im Vergleich zur westdeutschen Automobilindustrie ergeben sich keine gravierenden Abweichungen. Die ostdeutschen Beschäftigten waren bereits 1999 im Durchschnitt jünger; dies betraf vor allem die stärkere Besetzung im Alterssegment der 26 bis 35-jährigen. Diese Tendenz hat sich in den vergangenen Jahren verstärkt, so war der Rückgang im Segment der 26 bis 35-jährigen im Osten geringer als im Westen. Ebenso hat das Segment der Arbeitnehmer von 56 Jahren bis 65 Jahren in den alten Bundesländern (plus 1,6 %) zugenommen, während es in den neuen Bundesländern (plus 0,1 %) konstant geblieben ist.

Tabelle 8: Ausbildungsabschlüsse in der Automobilindustrie 1999 und 2005

o. Ba. = ohne Berufsausbildung, m. Ba. = mit Berufsausbildung
(Quelle: IAB)

	Volks- / Haupts. / mittlere Reife		Abitur		FH-Abschluss	Uni- / Hochschul-Abschluss	Ausbildung unbekannt
	o. Berufs-ausbildung	mit Berufs-ausbildung	o. Berufs-ausbildung	mit Berufs-ausbildung			
Ostdeutschland							
1999	9,4	70,4	0,8	2,1	4,5	5,3	7,6
2005	8,7	70,3	1,2	2,8	4,6	6,0	6,5
Westdeutschland							
1999	21,7	63,0	0,8	2,3	4,6	4,2	3,4
2005	19,0	60,8	1,7	2,6	5,2	6,6	4,1

Die Struktur der Beschäftigten nach ihren Ausbildungsabschlüssen differierte in der west- und ostdeutschen Industrie nach der Wiedervereinigung deutlich. Im Jahr 1999 besaßen in der Automobilindustrie 79,8 % der ostdeutschen Beschäftigten und 84,7 % der westdeutschen Beschäftigten einen Abschluss der Volks- oder Haupt-

schule bzw. der mittleren Reife. Dabei hatten von diesen Absolventen im Osten deutlich mehr Personen (70,4 %) eine Berufsausbildung vorzuweisen als im Westen (63 %). Ebenso lag der Anteil der Beschäftigten mit einem Fachhochschul- oder Hochschulabschluss im Osten (9,8 %) höher als im Westen (8,8 %). Im Verlauf der letzten sechs Jahre hat sich der Anteil der Beschäftigten in der Automobilindustrie mit einem Abschluss der Primarstufe im Osten konstant zwischen 79 und 80 % gehalten, während er sich im Westen auf 79,8 % verringert hat. Der Anteil der Beschäftigten mit Abitur hat sich in Ost und West bis zum Jahr 2005 leicht auf etwa 4 % erhöht. Ebenso haben sich die Beschäftigungsanteile mit einem Fachhochschul- bzw. Hochschulabschluss leicht ausgedehnt; in der ostdeutschen Automobilindustrie auf 10,6 %, in der westdeutschen Automobilindustrie auf 11,8 %. Insgesamt konvergierten die west- und ostdeutschen Ausbildungsstrukturen in den vergangenen Jahren.

Abschließend soll in diesem Abschnitt noch auf eine neuere Tendenz bei der Gestaltung der betrieblichen Belegschaften eingegangen werden. Seit Mitte der 1990er Jahre setzen Automobilunternehmen in Deutschland zunehmend Zeitarbeit ein. Hierbei wurde auch zunehmend auf die Gründung von eigenen personalwirtschaftlichen Einrichtungen gesetzt (Jürgens/Krzywdzinski 2006). So hat VW 1997 eine eigene Zeitarbeitsagentur (Wolfsburg AG, später AutoVision) gegründet, die 3.500 Beschäftigte für den Konzern bereithält. In Ostdeutschland ist vor allem das Beispiel des BMW-Werkes in Leipzig bekannt geworden, in dem nach Angaben des IG Metall Bezirks Berlin-Brandenburg-Sachsen ein Drittel der 2.300 Beschäftigten aus Zeitarbeitsunternehmen kommen (Grzonka 2006). Dort hatte man seit der Werkseröffnung 2002 einem "Haupt-Lieferanten" die Verantwortung für die Arbeitnehmerüberlassung übertragen, der seinerseits mit zwei so genannten Co-Lieferanten agiert („Master-Vendor-Konzept“). Bei allen drei Unternehmen handelt es sich um große, überregional tätige Personaldienstleister. Nach Angaben von Konzernvertretern wird Zeitarbeit auf allen Ebenen des Werkes eingesetzt (EAWP 2006). Konkret hat BMW einen Korridor zwischen 80 % bis 140 % der Kapazitätsnutzung definiert, in dem Mitarbeiter eingesetzt werden können, ohne dass dies zusätzliche Personalkosten auslöst (Dudenhöffer/Büttner 2006: 30).

Über dieses Beispiel haben sich inzwischen zahlreiche Manager mit Personalverantwortung informiert. Im Anschluss daran wird einerseits von einer deutlichen Ausbreitung der Zeitarbeit in größeren Unternehmen der Automobilindustrie berichtet. Es ist jedoch andererseits in einzelnen Fällen gelungen, diese Expansion wieder einzugrenzen. Im vergangenen Jahr erreichte die IG Metall bei dem Automobilzulieferer Faurecia, der auf dem Gelände des Leipziger BMW-Werks produziert, die Umwandlung aller befristeten in unbefristete Beschäftigungsverträge und die Übernahme von 20 Zeitarbeitnehmern in ein festes Arbeitsverhältnis.

Dieser besondere Fall BMW stellt die Frage nach dem quantitativen Ausmaß von Zeitarbeit in der ostdeutschen Automobilindustrie. Zwar existiert keine branchenbezogene Statistik auf der geeigneten Raumbene, es können jedoch näherungsweise Daten herangezogen werden.

Ingesamt waren Ende 2004 rund 280 Tausend Zeitarbeitnehmer in Betrieben in Deutschland im Einsatz (Promberger 2006: 56). Zwar setzten im gleichen Jahre nur rund 2,7% aller Betriebe Zeitarbeiter ein und nur 2% aller sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten waren Zeitarbeiter. Im Verarbeitenden Gewerbe spielt diese Beschäftigungsform jedoch eine wichtigere Rolle, hier beschäftigten 2004 bereits 8,8% der Betriebe Zeitarbeiter. Wichtigster Wirtschaftszweig der Zeitarbeit war die Metall- und Elektrobranche, die zwar seit dem Jahr 2000 leicht an Anteilen verloren hat, aber auch noch in 2004 rund 28% der Zeitarbeiter der Gesamtwirtschaft einsetzte (Bundesregierung 2005: 16). Nach den aktuellen Angaben von Gesamtmetall ist die Zeitarbeit in der Metall- und Elektroindustrie nach einem Rückgang zwischen 2001 und 2003 konstant auf dem Vormarsch; die Zahl der in der Branche eingesetzten Zeitarbeiter hat sich von 98 Tausend im Jahr 2003 auf 150 Tausend Zeitarbeiter Mitte 2006 erhöht; der größte Sprung war dabei im vergangenen Jahr zu verzeichnen.

In der Erhebung der Kostenstruktur der Unternehmen im Verarbeitenden Gewerbe durch das Statistische Bundesamt sind Zahlen für Zeitarbeitnehmer auf der Ebene Deutschlands seit dem Jahr 1999 verfügbar. Insgesamt sind die Kosten für Zeitarbeiter in der Automobilbranche seitdem nur in geringem Maße gestiegen. Sie lagen im Zeitraum 1999 bis 2004 zwischen 800 Millionen und einer Milliarde €, wobei der höchste Wert bereits im Jahr 2000 erreicht wurde. Gemessen am Bruttoproduktionswert nahmen die Kosten für Zeitarbeiter in der Automobilindustrie damit nur den geringen Anteil von 0,3 bis 0,4% ein. Der höchste Wert wurde bei der Herstellung von Karosserien und Aufbauten im Jahr 2002 erreicht. Bezogen auf das Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit erzielten die Zeitarbeitnehmer Anteile von meist unter 2 %; hier lag der höchste Wert von 2,3 % im Jahr 2000. Aus der Kostenstrukturerhebung des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2004 wird auch deutlich, dass Zeitarbeit vor allem ein Phänomen in den Großbetrieben ist. So vereinten die Betriebe mit 1.000 und mehr Beschäftigten in der deutschen Automobilindustrie im Jahr 2004 insgesamt 701 Mio. €, d.h. 71 % der Kosten für Leiharbeit auf sich. 8,8 % der Kosten entfielen auf Betriebe mit 500 bis 999 Beschäftigten, 7,4 % auf Betriebe mit 250 bis 499 Beschäftigten und wiederum 8,8 % auf die Betriebe mit 100 bis 249 Beschäftigten. Die restlichen 3,8 % teilten sich die beiden verbleibenden Beschäftigtengrößenklassen. In Betrieben mit weniger als 100 Beschäftigten ist Zeitarbeit folglich so gut wie kein Thema.

Eine Annäherung an die ostdeutsche Lage kann über die Angaben der Bundesanstalt für Arbeit über den Bestand an überlassenen Zeitarbeitnehmern vorgenommen werden. Da die Zeitarbeitnehmer nach der Art der ausgeübten Tätigkeiten und den Regionaldirektionen gegliedert sind, können anhand der automobil-relevanten Tätigkeitsgruppen im Fertigungsbereich Rückschlüsse auf das Potenzial an Zeitarbeit in dieser Branche gezogen werden. Demnach waren im ersten Halbjahr 2006 gut 50 Tausend Personen mit entsprechenden Tätigkeiten im Fertigungsbereich in fünf ostdeutschen Bundesländern beschäftigt (ohne Mecklenburg-Vorpommern). Die mit Abstand stärkste Gruppe sind dabei die Hilfsarbeiter (22 Tausend Personen), gefolgt von den Schlossern und Mechanikern, die im Umfang von 13 Tausend Personen an andere Unternehmen überlassen wurden. Diese Angaben können natürlich nur den maximalen Bestand an Zeitarbeitern verdeutlichen, den sich die Automobilbranche jedoch mit dem Maschinenbau und anderen Branchen des Verarbeitenden Gewerbes teilt.

Neben der quantitativen Dimension ist auch das Motiv zum Einsatz von Zeitarbeit ein wichtiger Aspekt. Entscheidend für die arbeitspolitische Bewertung der Zeitarbeit ist die Frage, ob mit Zeitarbeit tatsächlich nur auf Produktionsspitzen flexibel reagiert wird, ob ein Beschäftigungsaufbau vorgenommen wird oder ob Zeitarbeit schrittweise die regulären Beschäftigungsverhältnisse substituiert. Empirische Ergebnisse des IAB-Betriebspanels für den Zeitraum von 1998 bis 2003 zeigen, dass in rund einem Viertel aller Betriebe die Zeitarbeit zur Verdrängung regulärer Beschäftigter genutzt wird (Promberger 2006: 116). Umgekehrt bedeutet dieser Wert auch, dass dieses Motiv in der überwiegenden Mehrheit der Betriebe nicht verfolgt wird. Hierzu zählen rund 5 % der Betriebe, die Zeitarbeit nutzen, um sukzessive Beschäftigung aufzubauen. Auch die vorliegenden Zahlen für die Automobilindustrie, die ein An- und Abschwollen der Zeitarbeit im Ablauf der Jahre verzeichnen, deuten eher auf den Einsatz von Zeitarbeit bei echten Produktionsspitzen statt auf einen Verdrängungsprozess hin. Eine Transformation zu einer quartalsweise „atmenden Fabrik“ kann jedenfalls nicht aus den vorliegenden Zahlen gelesen werden. Diese niedrigen Werte sind dabei auch als ein Gestaltungsergebnis der Sozialpartner zu betrachten. So gelang es der IG Metall in einzelnen Zuliefererbetrieben der Automobilindustrie, den Trend einer Verdrängung regulärer Beschäftigter durch Zeitarbeiter zu stoppen. Ein Beispiel ist der in Leipzig angesiedelte Sitzhersteller Faurecia. In diesem Werk wurden noch in der ersten Jahreshälfte 2006 eine Reihe der 160 Arbeitsplätze von befristet Beschäftigten sowie von zwanzig Zeitarbeitern abgedeckt (IG Metall Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen 2006). Hier wurden inzwischen im Rahmen eines Tarifvertrages befristete Beschäftigungsverhältnisse und Zeitarbeitsplätze in ein Dauerarbeitsverhältnis übernommen.

Angesichts dieser groben Annäherung an die Zeitarbeit in den Betrieben des Automobilbaus in Ostdeutschland kann gesagt werden, dass das Phänomen vermutlich noch immer auf wenige großbetriebliche Standorte in urbanen, d.h. hochgradig differenzierten Arbeitsmärkten beschränkt ist. In den Branchensegmenten der Automobilindustrie, in denen Zeitarbeit tatsächlich stärker verbreitet sein mag, ist eher von einem Anteil von unter 5 % an den betrieblich Beschäftigten auszugehen. Der BMW-Wert von einem Drittel der Beschäftigten scheint bislang noch eine Ausnahme darzustellen, die im Auge zu behalten ist, damit dieses Beispiel in der deutschen Automobilindustrie nicht stilbildend wirkt.

3.3. Lohn, Gehalt und Arbeitszeit

Die Bruttolohn- und Gehaltssumme betrug in Ostdeutschland im Jahr 2005 rund 1.546 Mio. €. Sie hat sich damit von einem Niveau von 522 Mio. € 1995 verdreifacht. Wie die indexierte Darstellung mit dem Basisjahr 1995 zeigt, hat die Bruttolohn- und Gehaltssumme in Ostdeutschland entsprechend der Beschäftigungszunahme im Jahr 1998 bereits einen Sprung gemacht und ist dann wiederum in den Jahren 2004 und 2005 besonders stark gewachsen. Im Unterschied hierzu wurde das Volumen der Löhne und Gehälter in Westdeutschland in den zehn Jahren nur um rund 42 % gesteigert.

Tabelle 9: Bruttolohn- und Gehaltssumme und -quote in der Automobilindustrie 1995–2005

(Quelle: Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen IMU-Institut)

	1995	1997	1999	2001	2003	2005
Bruttolohn- und Gehaltssumme						
Deutschland [Mio. €]	25.321	26.891	30.423	33.045	35.548	36.779
Westdeutschland [Mio. €]*	24.799	26.314	29.613	32.059	34.428	35.232
Ostdeutschland [Mio. €]	522	577	809	986	1.120	1.546
Bruttolohn- und Gehaltsquote						
Westdeutschland*	19,1	16,8	15,1	13,9	14,2	12,6
Ostdeutschland	12,8	12,4	10,4	9,9	10,4	10,7

* = früheres Bundesgebiet inkl. Berlin

Die Bruttolohn- und Gehaltsquote, d.h. der Anteil der Lohn- und Gehaltssumme am Umsatz ist in Ostdeutschland in den vergangenen zehn Jahren gesunken. Sie erreichte im Jahr 1996 ihren höchsten Wert mit 13,2 % und sank bis zum Jahr 2001 auf 9,9 %. Im letzten verfügbaren Jahr 2005 lag sie bei 10,7 %. Die ostdeutsche Lohn- und Gehaltsquote blieb stets unter der westdeutschen Quote angesiedelt, die Differenz hat sich aber in den vergangenen zehn Jahren deutlich verringert. Betrag der Unterschied zwischen West und Ost im Jahr 1995 noch 6,3 Prozentpunkte, so hatte er sich bis zum Jahr 2000 auf 3,9 Prozentpunkte und bis zum Jahr 2005 auf 1,9 Prozentpunkte reduziert. Eine kumulierte Darstellung der Lohn- und Gehaltsquote zeigt, dass diese in Westdeutschland erheblich stärker gesunken ist als in Ostdeutschland. Lag die Quote der Löhne und Gehälter bezogen auf das Basisjahr 1995 (= 100 %) in Westdeutschland im Jahr 1997 bei 88,0 %, so fiel sie bis zum Jahr 2003 auf 66,0 %. Demgegenüber war die Lohn- und Gehaltsquote in Ostdeutschland im Jahr 1997 bei 96,9 % gemessen am Basisjahr 1995 angesiedelt. Ihre Sinkbewegung reichte jedoch nur bis zum Jahr 2001 (77,3 %), seitdem hat sie sich wieder leicht erhöht, so dass sie im Jahr 2005 bei 83,6 % des Werts von 1995 lag.

Der Vergleich mit der Entwicklung der Lohnquote macht deutlich, dass die aktuellen Unterschiede zwischen West und Ost weniger aus den Verdiensten der Arbeiter, sondern aus den Verdiensten der Angestellten stammen. Die Lohnquoten von West und Ost unterschieden sich bereits 1995 nur um 3,2 Prozentpunkte. Bis zum letzten verfügbaren Jahr 2004, in dem die Lohnquote in Ostdeutschland bei 7,4 % lag, hatten sich die Lohnquoten beider Teiräume bis auf 0,2 Prozentpunkte angeglichen. Dies war wiederum im Wesentlichen einem stärkeren Fallen der Lohnquote in Westdeutschland geschuldet. Bezogen auf das Jahr 1995 war die Lohnquote im Jahr 2004 im Westen

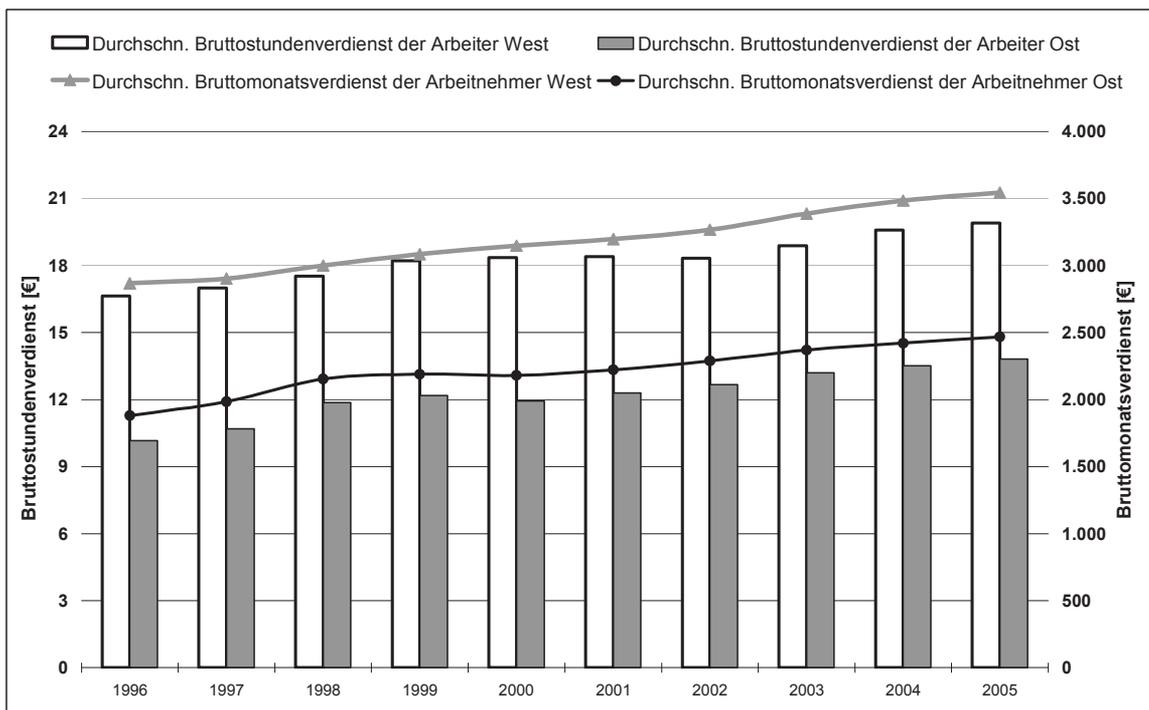
um 19,2 % und im Osten um 6,5 % gefallen. Auch hier zeigt der Vergleich zum Basisjahr 1995, dass die Lohnquote in Westdeutschland stärker als in Ostdeutschland gefallen ist.

Die ostdeutsche Automobilindustrie hatte im Jahr 2005 einen Anteil von 4,2 % an der gesamtdeutschen Lohn- und Gehaltssumme. Dieser liegt um ein Drittel unter dem ostdeutschen Beschäftigungsanteil von 6,2 %. Wie oben gesehen sind die Gründe hierfür nicht in der Ausbildungsstruktur und nur wenig in der Altersstruktur zu suchen. Eine gewisse Erklärungskraft kommt den Tätigkeitsstrukturen zu, die weiter unten untersucht werden. Entscheidend sind jedoch unterschiedliche Tarife. Um diesen Einflussfaktor näher zu untersuchen, können die Verdienste der west- und ostdeutschen Arbeitnehmer miteinander verglichen werden.

Einen ersten Anhaltspunkt zum Vergleich der Lohnentwicklung in West und Ost bietet der durchschnittliche Bruttostundenverdienst der Arbeiter, der in Abbildung 3 dargestellt wird. Im Jahr 1996 lagen die Stundenlöhne der ostdeutschen Arbeiter durchschnittlich bei 10,17 €. Sie nahmen in den vergangenen neun Jahren um 3,6 € bzw. um 35 % zu. Die westdeutschen Stundenlöhne haben sich von 16,64 € im Jahr 1996 auf 19,91 € im Jahr 2005 bzw. um 19,6 % erhöht. Der Abstand zwischen den west- und ostdeutschen Stundenlöhnen hat sich entsprechend kaum verringert. Lag er 1996 bei 6,4 €, so betrug er auch im Jahr 2005 noch 6,1 €. Aufgrund der insgesamt gestiegenen Löhne ist der relative Abstand zwischen beiden Lohnregionen leicht geschrumpft. So lag der Ost-Stundenlohn im Jahr 1996 bei 61 % des Westniveaus, bis zum Jahr 2005 kletterte er auf 69 %.

Abbildung 3: Bruttostundenverdienste d. Arbeiter u. Bruttomonatsver. d. Arbeitnehmer 1996–2005

(Quelle: Statistisches Bundesamt)



Auf der Ebene der Bundesländer zeigt der durchschnittliche Bruttostundenverdienst der Arbeiter ein klares Gefälle zwischen Berlin und den Flächenländern. In Berlin lag der Stundenlohn zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2005 recht konstant um die fünf € über dem Stundenlohn Sachsens. Im Jahr 2005 betrug der Bruttostundenverdienst der Arbeiter in Berlin 19,47 €, gefolgt von 14,64 € in Sachsen und 14,10 € in Brandenburg. Unterhalb des ostdeutschen Durchschnitts lagen im Zeitraum von 2000 bis 2005 Mecklenburg-Vorpommern, Thüringen und das

Schlusslicht Sachsen-Anhalt. Innerhalb dieser Rangliste haben Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt kurzzeitig und Sachsen und Brandenburg wohl dauerhaft die Positionen getauscht.

Während der Bruttostundenverdienst in Berlin im Jahr 2000 bei 94,6 % des Niveaus von Westdeutschland lag und bis 2005 auf 97,8 % kletterte, folgen die Flächenländer noch immer mit deutlichem Abstand. In Sachsen erreichte der durchschnittliche Bruttostundenverdienst der Arbeiter im Jahr 2005 erst 73,5 %, in Thüringen 64,3 % und in Mecklenburg-Vorpommern 54,9 %. Der Durchschnitt aller ostdeutschen Bundesländer lag bei 69,4 % des Westniveaus.

Einen zweiten Anhaltspunkt zum Vergleich der Ost-West-Verdienstentwicklung bietet die Steigerung der Bruttomonatsverdienste der Arbeiter. 1996 betrug der durchschnittliche Bruttolohn eines Arbeiters in der ostdeutschen Automobilindustrie 1.729 € und umfasste damit 67,8 % des westdeutschen Lohns. Er stieg seitdem auf 2.318 € im Jahr 2005. Da sich der westdeutsche Bruttolohn nur von 2.551 € auf 3.026 € erhöhte, stieg der ostdeutsche Bruttomonatsverdienst auf 76,6 % des westdeutschen Niveaus.

Die Bruttomonatsverdienste der Arbeiter konvergieren zwischen West und Ost stärker als die Stundenlöhne, da hier die jeweiligen Arbeitszeiten einfließen. Um die tatsächlichen Unterschiede in der Bezahlung zu würdigen, müssen also die Differenzen in den Arbeitszeiten berücksichtigt werden.

Tabelle 10: Durchschnittliche Bruttomonatsverdienste der Arbeiter

(Quelle: Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen)

	1996	1997	1999	2001	2003	2005
Bruttomonatsverdienst West [€]	2.551	2.585	2.750	2.830	2.947	3.026
Bruttomonatsverdienst Ost [€]	1.729	1.829	2.068	2.081	2.225	2.318
B.-verdienst Ost an West	67,8%	70,8%	75,2%	73,5%	75,5%	76,6%
Index durch. B.-verdienst West*	100	101,3	107,8	110,9	115,5	118,6
Index durch B.-verdienst Ost*	100	105,8	119,6	120,4	128,7	134,1

*1996 = 100

Hier zeigt sich, dass in den vergangenen zehn Jahren durchschnittlich 3,8 Stunden in der ostdeutschen Automobilindustrie pro Woche länger gearbeitet wurde. 1996 waren die westdeutschen Arbeiter 35,3 Stunden pro Woche durchschnittlich tätig und die ostdeutschen Arbeiter 39,3 Stunden. Der westdeutsche Wert stieg bis auf 36 Stunden im Jahr 2002, lag jedoch im Jahr 2005 wieder bei 35 Stunden. In Ostdeutschland blieb die durchschnittliche Wochenarbeitszeit bis einschließlich 2002 stabil über 39 Stunden; erst in den letzten Jahren zeigt sich eine Verringerung. So erzielte die bezahlte Wochenarbeitszeit 2005 ihren niedrigsten Wert mit 38,6 Stunden.

In diese Wochenarbeitszeit sind die Mehrarbeitsstunden der Arbeiter, d.h. die Arbeitsstunden, für die in der Regel tariflich vereinbarte Zuschläge gezahlt wurden, inbegriffen. Sie liegen in Westdeutschland üblicherweise höher als in Ostdeutschland; 1997 bis 1999 wurde in der ostdeutschen Automobilindustrie jedoch die gleiche bzw. eine geringfügig höhere Zahl an Mehrarbeitsstunden geleistet.

Tabelle 11: Durchschnittlich bezahlte Wochenstunden u. Mehrarbeitsstunden d. Arbeiter

(Quelle: Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen)

	1996	1997	1999	2001	2003	2005
Bezahlte Wochenstunden West	35,3	35,0	34,8	35,4	35,9	35,0
Bezahlte Wochenstunden Ost	39,3	39,3	39,1	39,0	38,8	38,6
Differenz bez. Wochenstunden West – Ost	4,0	4,3	4,3	3,6	2,9	3,6
Mehrarbeit West	1,0	0,9	0,8	0,8	1,1	0,8
Mehrarbeit Ost	0,6	0,9	0,8	0,7	0,4	0,4
Differenz Mehrarbeit West – Ost	-0,4	0,0	0,0	-0,1	-0,7	-0,4

Mit den Verdiensten der Arbeiter werden die Verdienste von rund 80 % der Beschäftigten erfasst. In einem weiteren Schritt werden nun die Verdienste der Angestellten hinzugenommen. Deren Verdienst lag 1996 in der ostdeutschen Automobilindustrie bei 2.412 €, d.h. fast 40 Prozent über dem durchschnittlichen Bruttomonatsverdienst der Arbeiter. Bis zum Jahr 2005 stiegen die Angestelltegehälter um 804 €, d.h. um genau ein Drittel. In Ostdeutschland haben sich damit die Verdienste der Angestellten um fast die gleiche Rate wie die Verdienste der Arbeiter erhöht. Da während dieser Zeit die Verdienste der Angestellten in Westdeutschland stärker zunahmen als diejenigen der Arbeiter – 2005 lag der Angestelltenverdienst fünf Indexpunkte über dem Arbeiterverdienst –, haben sich die Angestelltenverdienste weniger stark an das Westniveau angeglichen. Zwar lag es im Jahr 2000 bereits bei 71 %, seitdem divergieren die Verdienstniveaus jedoch wieder. So lag der Bruttomonatsverdienst der Angestellten zuletzt im Jahr 2005 bei 68,9 % und damit um gut zwei Prozent unter dem bislang höchsten Konvergenzgrad.

Tabelle 12: Durchschnittlicher Bruttomonatsverdienst der Angestellten

(Quelle: Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen)

	1996	1997	1999	2001	2003	2005
Bruttomonatsverdienst West [€]	3.771	3.816	4.026	4.154	4.447	4.670
Bruttomonatsverdienst Ost [€]	2.412	2.551	2.790	2.955	3.105	3.216
B.-verdienst Ost an West	64,0%	66,9%	69,3%	71,1%	69,8%	68,9%
Index durch. B.-verdienst West*	100	101,2	106,8	110,2	117,9	123,8
Index durch B.-verdienst Ost*	100	105,8	115,7	122,5	128,7	133,3

* 1996 = 100

Berücksichtigt man die Veränderungen der Angestelltenverdienste, dann kann abschließend die Entwicklung der Bruttomonatsverdienste der Arbeitnehmer betrachtet werden. Aus Abbildung 3 geht bereits graphisch hervor, dass sich die Arbeitnehmerverdienste in West- und Ostdeutschland in einer sachten Aufwärtsbewegung befinden, während die Abstände zwischen den Verdienstsummen sich über die Jahre hinweg kaum verringert haben. 1995 lag der Bruttomonatsverdienst der Arbeitnehmer in der ostdeutschen Automobilindustrie durchschnittlich bei 1.880 €. Seitdem stieg er kontinuierlich bis auf 2.467 € im Jahr 2005. Damit lag der Verdienst aller Arbeitnehmer gut 100 € über dem Durchschnitt der Arbeiter und 800 € unter dem Durchschnitt der Angestellten, worin sich das quantitative Gewicht der Arbeiter ausdrückt. Entsprechend haben sich die Verdienste der Arbeitnehmer weitgehend wie die Verdienste der Arbeiter entwickelt, wie an der indexierten Darstellung in Tabelle 13 nachzuvollziehen ist.

Lag der Bruttomonatsverdienst aller Arbeitnehmer im Jahr 1996 bei nur 65,5 % des Westniveaus, so stieg er in den folgenden beiden Jahren auf fast 72 %. Seitdem stagniert er in etwa dieser Höhe, d.h. ein Konvergenzprozess findet auch im neuen Jahrzehnt nicht statt.

Tabelle 13: Durchschnittlicher Bruttomonatsverdienst der Arbeitnehmer

(Quelle: Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen)

	1996	1997	1999	2001	2003	2005
B.verdienst Deutschland [€]	2.846	2.885	3.060	3.155	3.344	3.497
B.verd. Deutschland Männer [€]	2.903	2.939	3.110	3.215	3.400	3.551
B.verd. Deutschland Frauen [€]	2.395	2.439	2.640	2.697	2.906	3.074
Bruttom.verdienst West [€]	2.867	2.902	3.085	3.197	3.388	3.544
Bruttom.verdienst Ost [€]	1.880	1.984	2.189	2.222	2.370	2.467
Bruttom.verdienst Ost in % West	65,5%	68,3%	70,9%	70,6%	69,9%	69,6%
Index Bruttom.verdienst West	100	101,2	107,6	111,5	118,2	123,6
Index Bruttom.verdienst Ost	100	105,5	116,4	118,2	126,1	131,2

Der durchschnittliche Bruttomonatsverdienst der Arbeitnehmer zeigt eine ähnliche räumliche Differenzierung wie der oben untersuchte durchschnittliche Bruttostundenverdienst der Arbeiter. Auch bei diesem Indikator zeigt sich eine klare Hierarchie zwischen dem Monatsverdienst in Berlin, der im Jahr 2005 bei 3.383 € lag, und dem Monatsverdienst in den ostdeutschen Flächenländern. Ebenso ist die Rangliste zwischen den Bundesländern seit dem Jahr 2000 unverändert geblieben. Allerdings liegt in diesem Fall Brandenburg mit einem Monatsverdienst von knapp 800 € unter dem Berliner Niveau auf dem zweiten Rang. Es folgt mit geringem Abstand Sachsen (2.553 €).

Unterhalb des ostdeutschen Durchschnitts liegen Thüringen (2.331 € im Jahr 2005), Mecklenburg-Vorpommern (2.225 €) und Sachsen-Anhalt (2.072 €). In Sachsen konnte der Monatsverdienst seit dem Jahr 2000 mit 14,3 % doppelt so stark erhöht werden wie in Brandenburg (7,7 %), so dass eine Angleichung der Verdienste in beiden Bundesländern in greifbare Nähe gerückt ist. Insgesamt stiegen die durchschnittlichen Bruttomonatsverdienste im angegebenen Zeitraum um 13,2 %. Der Bruttomonatsverdienst der Arbeitnehmer der Automobilindustrie lag in Berlin in den vergangenen Jahren nur noch vier bis fünf Prozent unter dem Durchschnitt in Westdeutschland. Dagegen verfügten die Arbeitnehmer in der sachsen-anhaltinischen Industrie nur um knapp 60 % des Durchschnitts der westlichen Arbeitnehmer. Sachsen nahm mit einem Anteil von etwa 72 % einen der mittleren Plätze ein; in Thüringen erzielten die Arbeitnehmer etwa 66 % des Bruttomonatsverdienstes der Arbeitnehmer in Westdeutschland. Innerhalb der einzelnen Bundesländer hat sich das Verhältnis zum Bruttomonatsverdienst der westlichen Bundesländer in den vergangenen Jahren nur wenig verändert. So nahmen die Unterschiede zwischen dem Niveau in West- und Ostdeutschland in den Jahren 2001 und 2002 eher zu, während sie sich seit 2004 wieder verringerten.

3.4. Teilbranchen

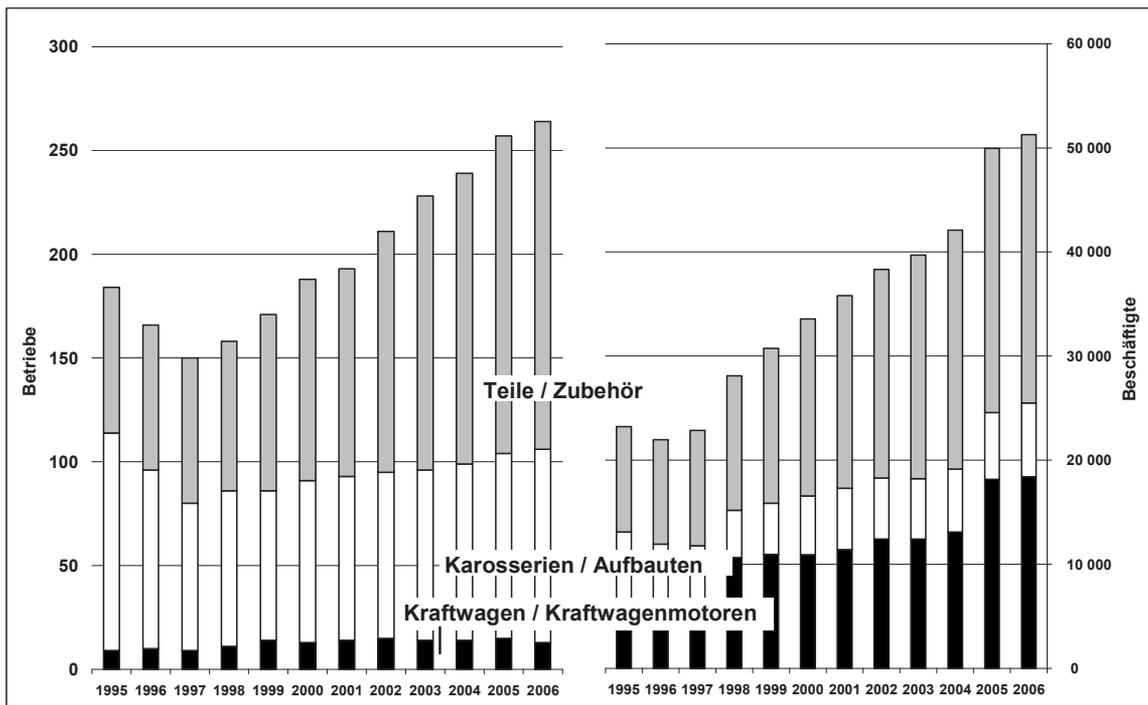
Die Daten der amtlichen Statistik können für die Automobilindustrie in die drei Teilbranchen Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.1), Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern (34.2) und Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenteilen (34.3) untergliedert werden, die die Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2003) ausweist. Für diese Teilbranchen werden Daten in der Industriestatistik des Statistischen Bundesamtes auf der Ebene Ost- und Westdeutschland sowie der ostdeutschen Bundesländer erhoben.

Die Ausdehnung der Zahl der Betriebe in Ostdeutschland um 44 % zwischen 1995 und 2006 hat sich vor allem im Bereich der Teile- und Zubehör-Hersteller (WZ 34.3) abgespielt. Dieser Bereich ist um 88 Betriebe bzw. um 125 % gewachsen. Die Zahl der Endhersteller (Kraftwagen/Motoren, WZ 34.1) ist von 9 auf 13 Betriebe gewachsen. Im Bereich Karosserie/Aufbauten wurden dagegen 12 Betriebe bzw. 11 % abgebaut.

Im Vergleich mit Westdeutschland hat der Boom der Teile-/Zubehör-Hersteller zu einer Angleichung in der Branchenverteilung geführt. So waren bereits 1995 rund 58 % aller Betriebe im Segment Teile/Zubehör tätig, während der Anteil in Ostdeutschland um 20 % niedriger lag. Im Bereich der Hersteller von Karosserien und Aufbauten waren die Rollen zu diesem Zeitpunkt umgekehrt verteilt, diese Teilbranche dominierte im Osten mit 57 %. Zehn Jahre später hat der Anteil der Teile-/Zubehör-Hersteller mit knapp 60 % zum Anteil in Westdeutschland mit 67 % aufgeschlossen. Entsprechend hat der Bereich der Karosserie-Hersteller mit 35 % im Jahr 2006 seine dominierende Stellung verloren, liegt jedoch weiterhin über dem Anteil von 23 % in Westdeutschland. Der dritte Bereich der Hersteller von Kraftwagen/Motoren ist in beiden Teilgebieten nahezu unverändert. Hier lag der westdeutsche Anteil in den vergangenen zehn Jahren jeweils um die 9 %. Der ostdeutsche Anteil stieg von knapp 5 % im Jahr 1995 leicht auf 7 % im Jahr 2001, lag jedoch im Jahr 2006 wieder bei unter 5 %. Der stärkere Besatz an Betrieben von Finalisten in Westdeutschland hat sich somit im genannten Zeitraum gehalten.

Abbildung 4: Betriebe u. Beschäftigte in d. Teilbranchen d. ostdeutschen Automobilind. 1995 bis 2006

(Quelle: Statistisches Bundesamt)



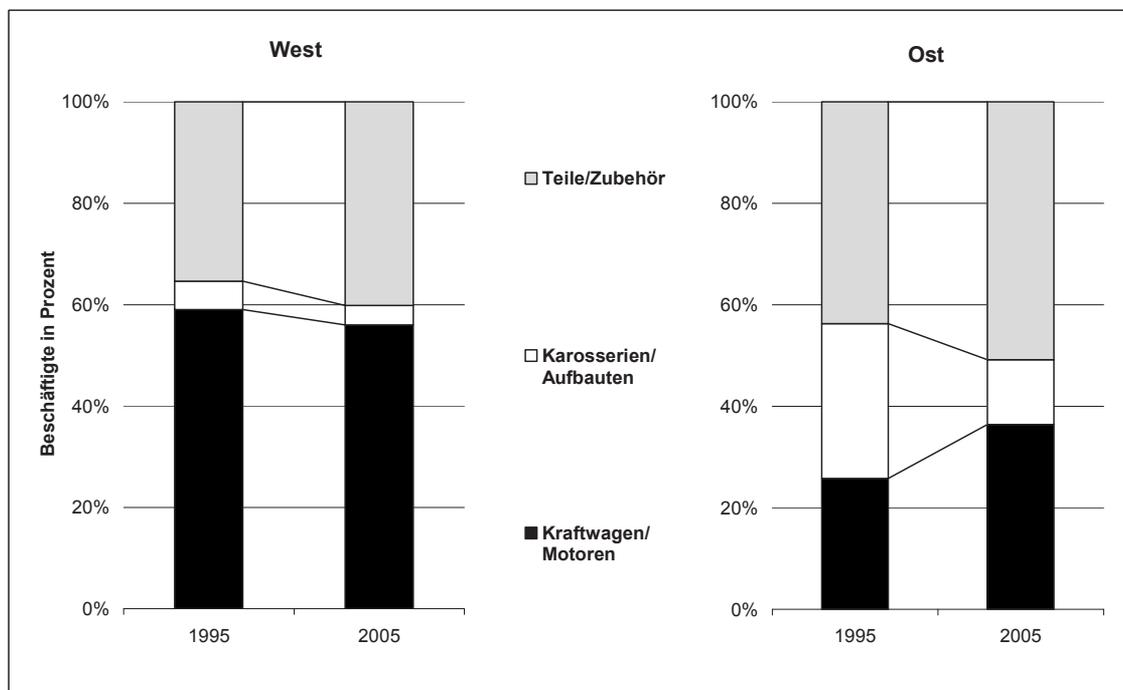
Die Ausdehnung der Beschäftigung um rund 120 % von 1995 bis 2006 fand im Unterschied zur Betriebsentwicklung wesentlich im Bereich der Finalisten statt. Die Hersteller von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren haben seit 1995 gut 12,6 Tausend Beschäftigte und damit um 213 % zugelegt. Im Einklang mit der Betriebsentwicklung schlugen deutliche Gewinne von 15,7 Tausend Beschäftigten bzw. von 155 % bei den Herstellern von Teilen und Zubehör zu Buche. Demgegenüber haben die Hersteller von Karosserien und Aufbauten bis zum Jahr 1999 (9 Tausend Beschäftigte) deutlich verloren, inzwischen jedoch wieder die gleiche Beschäftigtenzahl von 7 Tausend Beschäftigten erreicht, womit sie einen Anteil von 13,8 % an der Gesamtbeschäftigung halten.

Im Vergleich mit der Beschäftigungsentwicklung in den Teilbranchen Westdeutschlands wird ebenfalls ein partieller Angleichungsprozess deutlich. In den alten Bundesländern haben sich die Beschäftigtenzahlen im Bereich Kraftwagen/Motoren von 1995 bis 2005 leicht um drei Prozent verringert. Demgegenüber ist der Beschäftigungsanteil in Ostdeutschland deutlich von 26 % auf 36 % gewachsen. Im Bereich der Teile/Zubehör-Hersteller ist die Entwick-

lung in beiden Teilregionen gleichgerichtet, d.h. in Westdeutschland hat der Beschäftigungsanteil von 35 % auf 40 % und in Ostdeutschland von 44 % auf 51 % zugenommen. Die Differenz des Beschäftigungsanteils in beiden Landesteilen hat sich jedoch um zwei Prozentpunkte erhöht. Im Bereich der Karosserie/Aufbauten-Hersteller haben sich die Unterschiede in den Beschäftigungsanteilen wiederum angeglichen. Während in Westdeutschland der Anteil um 1 % auf knapp 4 % sank, war in Ostdeutschland eine deutliche Senkung des Anteils von 30 % auf 13 % zu verzeichnen, so dass sich auch die Differenz zwischen beiden Regionen mehr als halbiert hat.

Abbildung 5: Anteile der Beschäftigten der Teilbranchen in West- u. Ostdeutschland

(Quelle: Statistisches Bundesamt)



Trotz des Zuzugs einiger Finalisten im Bereich der PKW-Produktion ist die Automobilindustrie in Ostdeutschland damit noch erheblich stärker als in Westdeutschland im Bereich der Teile- und Zubehörlieferanten tätig. Aufgrund der Trendentwicklung in den vergangenen Jahren steht zu vermuten, dass diese Differenzen in der kommenden Zeit nur langsam abnehmen werden. Im Bereich der Kraftwagen-/Motoren-Hersteller hat sich der Umsatz von 2,4 Mrd. € im Jahr 2005 mehr als verdreifacht auf einen Umsatz von 7,8 Mrd. € im Jahr 2005. Dabei hat sich sein Anteil am Gesamtumsatz der Branche leicht von 59 % auf 54 % verringert. Der Bereich der Teile-/Zubehör-Hersteller hat von rund 950 Mio. € im Jahr 1995 auf 5,6 Mrd. € im Jahr 2005 zugelegt. Dies bedeutet eine Steigerung um fast 600 %. Gleichzeitig hat sich der Umsatzanteil der Teilbranche in den vergangenen zehn Jahren ausgeweitet von 23 % auf 39 %. Dagegen kann beim Umsatz der Hersteller von Karosserien und Aufbauten, der sich von 700 Mio. € auf 982 Mio. € entwickelte, von einer Stagnation gesprochen werden. Entsprechend hat sich auch der Anteil der Teilbranche am Gesamtumsatz von 17 % auf knapp 7 % verringert.

Differenziert nach In- und Auslandsumsatz zeigt sich die starke Exportorientierung im Bereich der Endprodukte. Im Jahr 2005 lag der Anteil der Kraftwagen- und Motorenhersteller beim Inlandsumsatz bei 41 % und beim Auslandsumsatz bei 70 %. Die Produkte der Finalisten machen also den mit Abstand größten Teil der Exporte der Automobilindustrie in Ostdeutschland aus. Demgegenüber verbuchten die Hersteller von Teilen und Zubehör im gleichen Jahr einen Anteil von 27 % am Auslandsumsatz und trugen 49 % zum Inlandsumsatz der Branche bei. Die Hersteller von Karosserien und Aufbauten konnten zehn Prozent des Inlandsumsatzes und 3 % des Auslandsumsatzes beisteuern.

Die stärkste Entwicklung hat der Auslandsumsatz in der Teilbranche Teile/Zubehör genommen, der sich bezogen auf das Basisjahr 1995 auf 1.387 % erhöht hat. Fast verzehnfacht bis zum Jahr 2005 hat sich auch der Auslandsumsatz der Hersteller von Kraftwagen und Motoren. Eine immer noch stürmische Entwicklung auf 531 % – vom Basisjahr 1995 aus gerechnet – nahm auch das kleinere Segment der Hersteller von Karosserien und Aufbauten.

Damit korrespondiert die Entwicklung der Exportquoten in den Teilbranchen. Die Steigerung der Exportquote der ostdeutschen Automobilindustrie von 15 % im Jahr 1999 und auf 45 % im Jahr 2005 wurde wesentlich von den Herstellern von Kraftwagen und Motoren getragen. Hier lag der höchste Wert im Jahr 2001 bei 73 %. Die Exportquote sank bis zum Jahr 2005 schrittweise ab auf 58 %. Auch die Hersteller von Teilen/Zubehör erhöhten ihre Exportquote von 13 % auf 31 % im Jahr 2005. Die Exportquote der Hersteller von Karosserien und Aufbauten vervierfachte sich von 5 % auf 20 %.

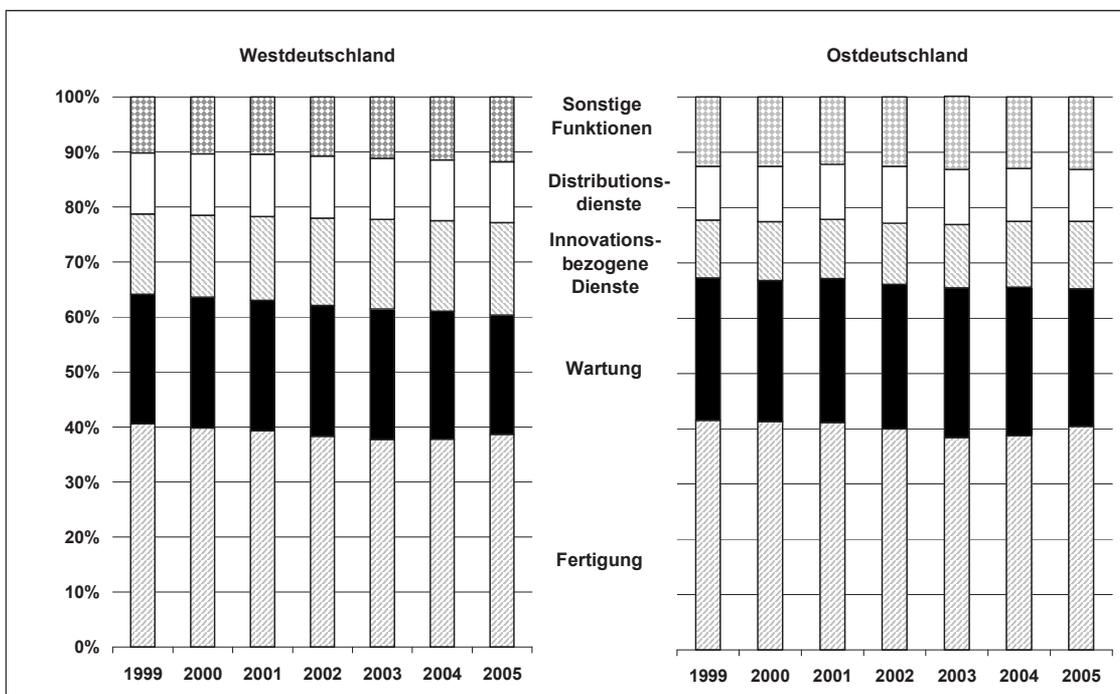
3.5. Funktionen

Die funktionale Gliederung der Beschäftigten kann das besondere Profil einer regionalen Branche zeigen, z.B. einen hohen Anteil an ausführenden Funktionen, was die Region eher als Ausführungsorgan („verlängerte Werkbank“) für regionsexterne Unternehmenszentralen charakterisiert.

Die folgende Darstellung der funktionalen Beschäftigungsentwicklung folgt weitgehend der von H. J. Bade (1987) vorgeschlagenen Gliederung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Hierbei werden die Tätigkeiten der Beschäftigten anhand der Berufsbezeichnungen in der Beschäftigtenstatistik erfasst. So sind im Unterschied zur sektoralen Struktur, die eine Analyse der Wirtschaftszweige bietet, Rückschlüsse auf die internen Tätigkeiten der Unternehmen möglich. In diesem Rahmen können Fragen der Innovationsfähigkeit und der Außenabhängigkeit der Region besser erörtert werden. Um die Zuordnung zu erleichtern, werden die jeweiligen Nummern (N 1-12) des von H. J. Bade gewählten Gliederungssystems genutzt (vgl. den methodischen Anhang).

Abbildung 6: Funktionale Struktur der Automobilindustrie 1999–2005

(Quelle: IAB/Bade, eigene Bearbeitung IMU-Institut)



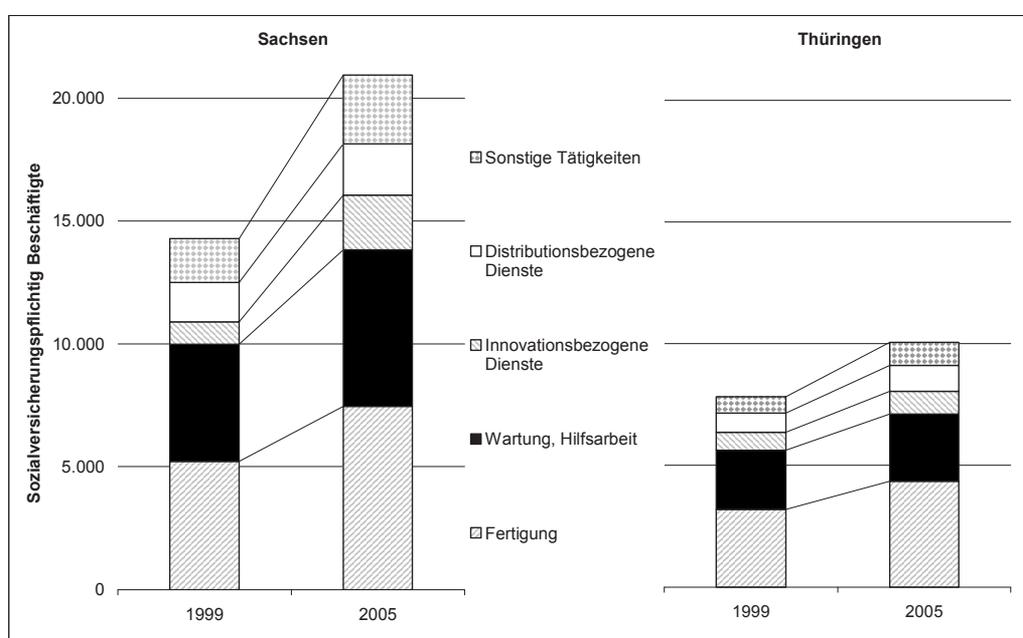
Um eine genauere Differenzierung des Fertigungsbereichs zu ermöglichen, werden die Fertigungsberufe (z.B. metallbearbeitende Berufe, Mechaniker, Elektriker, Montierer, Lackierer und verwandte Berufe; Kategorie N2) und weitere an die Fertigung angelehnte Tätigkeiten wie z.B. Wartung, Hilfsarbeit und Bauberufe (N1, N3 – N5) gesondert ausgewiesen. Man kann dann vom Bereich der Fertigung in einem engeren und in einem weiteren Sinne sprechen. Die „Distributionsdienste“ sind mit der Gliederung bei Bade identisch (Tätigkeiten: Lager und Verkehr, kaufmännische Dienste). Im Unterschied zu der von Bade vorgeschlagenen Gliederung werden die Produktionsdienste ohne die Verwaltungstätigkeiten aufgeführt, d.h. es handelt sich um die technischen Dienste und um andere Unternehmensdienste (Unternehmensberatung, Datenverarbeitung, Marketing), die hier als innovationsbezogene Dienste bezeichnet werden. Alle verbleibenden Tätigkeiten, d.h. die Verwaltung (N9), personenbezogene Dienste (N11), übrige Dienste (N12) und sonstige Tätigkeiten (z.B. Lehrlinge und Praktikanten) werden als Restgröße unter „Sonstige Funktionen“ zusammengefasst. Die Anteile aller genannten Kategorien addieren sich zur Gesamtbeschäftigung der Automobilindustrie.

Die funktionale Struktur der ostdeutschen Automobilindustrie ist zwischen 1999 und 2004 recht stabil geblieben. Der Anteil der Fertigungsberufe an der Gesamtbeschäftigung sank von 41,5 % leicht um 1,1 % auf 40,4 %. Weitere Tätigkeiten wie Wartung und Hilfsarbeiter nahmen einen Anteil zwischen 25 % und 27 % ein.

Rechnet man die Fertigungsberufe im engeren Sinne und die an die Fertigung angelehnten Tätigkeiten zusammen, so sank der gesamte Anteil der Fertigung von 67 % im Jahr 1999 auf 65 % im Jahr 2005. Der Anteil der Distributionsdienste (Lager, Verkehr, kaufmännische Dienste) blieb mit Werten um die 10 % sehr konstant. Im Jahr 2005 wurde mit 9,4 % der niedrigste Wert erzielt. Erfreulich ist, dass der Anteil der innovationsbezogenen Dienstleistungen um 1,7 Prozentpunkte auf 12,2 % zugenommen hat. Hierunter haben FuE-Tätigkeiten im Jahr 2005 einen Anteil von 4,4 %, so dass auch dieser Bereich mit 0,4 % leicht hinzugewonnen hat.

Abbildung 7: Funktionale Struktur der Automobilindustrie in Sachsen u. Thüringen

(Quelle: IAB/Bade, eigene Bearbeitung IMU-Institut)



Im Vergleich mit Westdeutschland ergeben sich eher geringe Differenzen in der funktionalen Struktur der Beschäftigten. Zum einen fällt der Unterschied im Bereich Wartung/Hilfsarbeit auf. Während im engeren Bereich der Fertigung die Anteile in Ostdeutschland in mehreren Jahren mit den westdeutschen Anteilen identisch sind und

erst seit dem Jahr 2003 um 2 % differieren, liegt der ostdeutsche Anteil im Bereich Wartung/Hilfsarbeit in allen Jahren um 1 bis 2 % über dem westdeutschen Anteil. Werden beide Bereiche der Fertigung zusammen betrachtet, sind in Ostdeutschland jeweils ca. 3 % der Beschäftigten mehr mit Fertigungstätigkeiten ausgelastet. Zum anderen lag der Anteil der innovationsbezogenen Beschäftigten in Westdeutschland seit 1999 bereits um 4 % höher und hat sich seitdem auf 18 % im Jahr 2005 erhöht. Dagegen wuchsen diese Tätigkeiten in Ostdeutschland nur um etwa 1,7 % auf 12,2 %, so dass die Region auch im relativen Vergleich zurückgefallen ist.

Die einzelnen Funktionen werden im Folgenden zusätzlich auf der Ebene der Bundesländer Sachsen und Thüringen untersucht, die im Jahr 2005 rund 71 % der Beschäftigten auf sich vereinigten. In Sachsen waren im Jahr 1999 rund 14 Tausend sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Automobilindustrie tätig. 5.200 Personen waren im Fertigungsbereich im engeren Sinne tätig, weitere 4.800 in der Wartung bzw. als Hilfsarbeiter. Beide Bereiche expandierten bis zum Jahr 2005 stark, d.h. in der Fertigung im engeren Sinne traten 2.200 Personen (+ 43 %) hinzu, in den an die Fertigung angelagerten Bereichen wurden 2005 gut 1.600 mehr Personen (+ 33 %) beschäftigt. In Thüringen kamen zwischen 1999 und 2005 rund 1.100 Personen in der Fertigung im engeren Sinne (+ 36 %) hinzu und im Bereich Wartung/Hilfsarbeit 300 Personen (+ 13 %). Innovationsbezogene Dienste wurden in Sachsen um 142 % auf gut 2.200 Beschäftigten im Jahr 2005 ausgedehnt. Thüringen blieb mit einer Steigerung von nur 27 % und aktuell gut 900 Beschäftigte deutlich zurück. Auch die sonstigen Tätigkeiten, zu denen unter anderem die Verwaltungstätigkeiten gerechnet werden, entwickelten sich unterschiedlich stark. Sie stiegen in Sachsen um 57 % (plus 1.000 Beschäftigte) und in Thüringen um 38 % (plus 200 Beschäftigte). Die Distributionsdienste stiegen in etwa gleichem Tempo in Sachsen auf knapp 2.100 Beschäftigte (30 %) und in Thüringen auf knapp 1.100 Beschäftigte (+ 36 %).

3.6. Regionale Dynamik

Angesichts der dynamischen Situation in Ostdeutschland und bei einer im Wesentlichen stabilen Lage in Westdeutschland ist es von Interesse, ob die positive Entwicklung eher auf Faktoren zurückgeführt werden kann, die in der gesamten Branche oder nur in den neuen Bundesländern wirken. Mit Hilfe der Strukturkomponenten-Analyse können die sektoralen Einflüsse in einem Gesamtraum unterschieden werden von den regionalen Einflüssen, die nur im Teilraum wirken. Hierzu wird errechnet, wo Ostdeutschland stände, wenn es sich mit den Veränderungs-raten des Gesamtraumes Deutschland entwickelt hätte. Dieser so genannte Struktureffekt wird von der tatsächlichen Veränderung in Ostdeutschland subtrahiert. Die sich dabei ergebende Restgröße wird als „Regionaleffekt“ interpretiert – sie weist die quantitative Abweichung des Teilraumes Ostdeutschland vom Gesamtraum Deutschland aus. Die prozentualen Angaben des „Struktureffekts“ und des „Regionaleffekts“ addieren sich somit stets zur tatsächlichen prozentualen Veränderung im untersuchten Zeitraum.

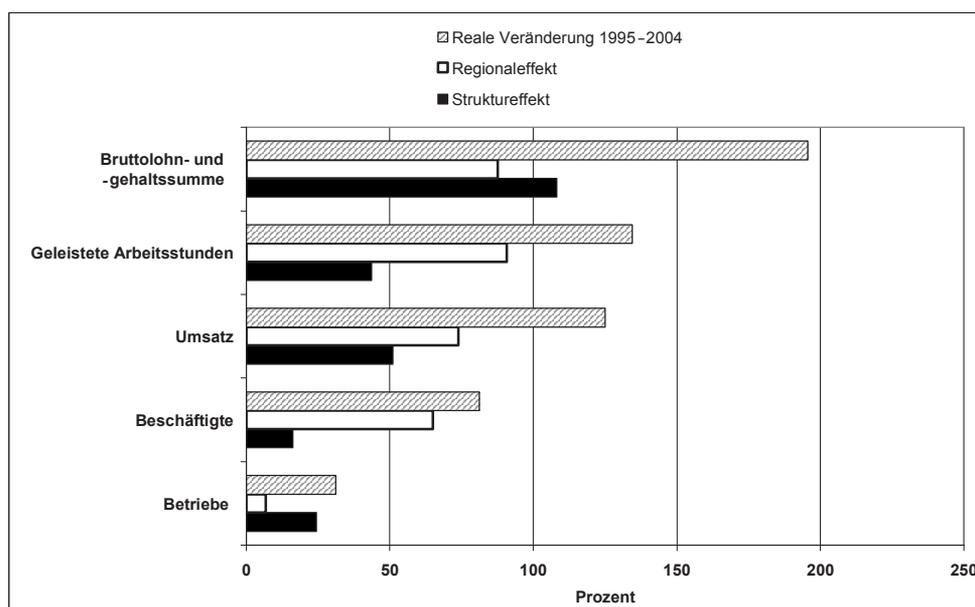
Der Vergleich für den Zeitraum 1995 bis 2004 zeigt, dass die Entwicklung in Ostdeutschland sich nach allen Kennzahlen signifikant positiver entwickelt hat als im Gesamtraum¹. Die positive Entwicklung des Umsatzes im Teilraum mit einem Plus von 125 %, ist dagegen stärker auf Wachstumsfaktoren im Teilraum (74 %) als auf den Wachstumseffekt des Gesamtraums (51 %) zurückzuführen. Der regionale Impuls wird insbesondere bei der Veränderung der Beschäftigung (plus 81 %) deutlich. Sie hat sich aufgrund regionaler Faktoren um etwa zwei Drittel verstärkt, während sie aufgrund sektoraler Faktoren nur um 16 % gewachsen ist. Auch die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden (plus 134 %) ist mit 91 % stärker durch regionale Faktoren als durch sektorale Faktoren (plus 43 %) beeinflusst worden. Die Bruttolohn- und Gehaltssumme ist dagegen nicht im gleichen Maße wie die Beschäftigten- und Arbeitsstundenzahl im Teilraum gewachsen. Hier lässt sich das Wachstum von 1995 bis 2004 um 196 % zu 108 % auf die Branchenentwicklung im Gesamtraum zurückführen und zu 88 % auf regionale Wachstumseffekte. Die

¹ Hier wird das Bezugsjahr 2004 gewählt, um wiederum die Veränderung der Gebietsabgrenzung für das Jahr 2005 in den Monatsberichten des Statistischen Bundesamtes für das Verarbeitende Gewerbe auszuschließen.

Zunahme der Beschäftigung in Ostdeutschland realisiert nicht im gleichen Maße regionales Einkommen. Eine weitere Größe, bei der der Regionaleffekt geringer ausgefallen ist als der Struktureffekt, ist die Erhöhung der Betriebszahlen (31 %). Sie erklärt sich zu 24 % aus Brancheneffekten.

Abbildung 8: Struktur- und Regionaleffekte der Automobilindustrie, 1995–2004

(Quelle: Statistisches Bundesamt: Monatsbericht des Verarbeitenden Gewerbes)



Die Teilsegmente der Automobilindustrie haben – wie schon oben dargestellt – in unterschiedlicher Weise zum Wachstum beigetragen. Dies schlägt sich auch in Differenzen der regionalen Veränderungsraten nieder. Das Wachstum der Betriebszahlen in der ostdeutschen Automobilindustrie zwischen 1995 und 2004 wird vor allem von den Teile-/Zubehörherstellern getrieben, wobei dies etwa zu gleichen Teilen einen sektoralen wie regionalen Effekt darstellt. Negativ schlägt die Bestandsveränderung bei den Karosserieherstellern zu Buche, wobei dies ebenso etwa je zu Hälfte als Branchen- und Regionaleffekt interpretiert werden kann. Die Beschäftigung hat sich in den beiden Teilbranchen der Endhersteller und der Teile-/Zubehör-Industrie jeweils deutlich stärker aufgrund regionaler Effekte im Teilraum Ostdeutschland erhöht. Hier ist auch auffällig, dass die im Gesamttraum herrschende Beschäftigungsverringerung in der Karosserie-Industrie innerhalb des Teilraums Ostdeutschland leicht gemildert werden konnte. Die Entwicklung der Bruttolohn- und Gehaltssumme hat sich unter anderem aufgrund der heterogenen Beschäftigungsentwicklung sehr unterschiedlich gestaltet. Während die Steigerung der Bruttolohn- und Gehaltssumme bei den Finalisten/OEM um 207 % wiederum zu etwa gleichen Teilen einen sektoralen und regionalen Anteil hat, ist die ebenfalls noch starke Erhöhung der Bruttolohn- und Gehaltssumme der Teile-/Zubehör-Hersteller (plus 179 %) erheblich stärker ein Brancheneffekt. Bei den Karosserieherstellern ist die insgesamt negative Veränderung der Gehaltssumme um etwa 10 % ausschließlich ein regionaler Effekt. Die Umsatzentwicklung zeigt ebenso ein sehr differenziertes Bild. Hier ist vor allem die Steigerung in der Teilbranche Teile/Zubehör auffällig, die überwiegend (plus 363 %) einen regionalen Effekt darstellt. Hier kann also der nachholende Aufbau einer kompetenten Zulieferindustrie gut nachvollzogen werden. Die Finalisten/OEM haben ihr Wachstum etwas stärker dem gesamten Wachstum der Branche in Deutschland (plus 120 %) als den regionalen Einflüssen (plus 104 %) zu verdanken. Bei den Karosserieherstellern ist das Umsatzwachstum zwischen 1995 und 2004 dank der Branchenentwicklung positiv ausgefallen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Aufbau eines Besatzes an Betrieben und Beschäftigten in den neuen Bundesländern als ein stark regionsbezogener Effekt aufzufassen ist. Die Umsatzentwicklung wurde z.B. etwas stärker von regionalen als von sektoralen Einflüssen befördert. Diese positiven Veränderungen wurden von den OEM und den Teile/Zubehörlieferanten getragen. Die Entwicklung der Karosseriehersteller stagnierte, wobei die regionalen Einflüsse zumindest bei den Beschäftigten und dem Umsatz einen positiven Effekt darstellten. Die Strukturkomponentenanalyse kann Entwicklungsdifferenzen zwischen Teilräumen sichtbar machen, die jedoch nicht als Kausalitäten interpretiert werden dürfen. So sind West- und Ostdeutschland nicht als zwei Wirtschaftsgebiete zu verstehen, die sich unabhängig voneinander und nur aufgrund ihrer jeweiligen internen Faktoren entwickeln. Vielmehr beeinflussen sich die Veränderungen in beiden Teilräumen gegenseitig. Ohne das Standortangebot der neuen Bundesländer wären Investitionen nicht einfach unterblieben, sondern teilweise in Westdeutschland und bzw. oder im Ausland getätigt worden. Im Falle der OEM-Standorte kann davon ausgegangen werden, dass die neuen Werke Produktionskapazitäten aus den alten Bundesländern abziehen, d.h. die verhaltene Entwicklung in Westdeutschland ist einer bewussten Verlagerungstendenz nach Ostdeutschland geschuldet. In diesem Sinne können die Produktionskapazitäten in West- und Ostdeutschland in begrenztem Rahmen als „kommunizierende Röhren“ aufgefasst werden. Auch die Zulieferer der ersten Ordnung sind – gewollt oder notgedrungen – Teil der Verlagerungsstrategie. Anders stellt sich die Lage bei Zulieferern niedriger Ordnung dar, die mit einem logistisch großzügigeren Takt an die Endproduzenten angebunden sind. Sie können ihre Standortwahl von einer breiteren Palette an Standortfaktoren abhängig machen, so dass sich ihre Entwicklung stärker auf eine voneinander unabhängige Entwicklung der jeweiligen Regionen bezieht.

3.7. Konzentration und funktionale Spezialisierung

Während die bisherige Analyse der ostdeutschen Automobilindustrie sich auf die aggregierten Daten der amtlichen Statistik stützte, werden in den letzten beiden Abschnitten dieses Kapitels andere Datenquellen genutzt. Um die wirtschaftliche Verflechtung und Kontrolle der Unternehmen bzw. Betriebe in Ostdeutschland darzustellen, werden in diesem Abschnitt die Informationen einer Datenbank zur Automobilindustrie in Ostdeutschland genutzt. Hierbei können Daten über die Funktion in der Wertschöpfungskette, die Betriebsgrößen und die Konzerneinbindung von Betrieben und Unternehmen dargestellt werden.

In die hier verwendete Automobil-Ostdeutschland-Datenbank des IMU-Instituts sind Informationen aus den ostdeutschen Automobil-Brancheninitiativen, der Hoppenstedt-Datenbank und aus eigenen Recherchen bei Unternehmen eingeflossen. Es sollten möglichst alle Unternehmen aufgenommen werden, die über zumindest einen betrieblichen Standort in Ostdeutschland verfügen und die zumindest einen wichtigen Teil ihres Umsatzes im Automobilbau tätigen ("Automobilbau als Nebenbranche im weiteren Sinne"). Als Bezugsjahr der Unternehmensangaben wurde weitgehend das Jahr 2005 gewählt. In die Datenbank wurden 1.271 Unternehmen aufgenommen. Genau 1.000 Unternehmen gaben ihre Beschäftigtenzahlen an, die summiert bei 108 Tausend Personen liegen. 743 Unternehmen machten Angaben zum Umsatz, sie erzielten einen Umsatz von 16,8 Mrd. €².

Der Vergleich mit der Industriestatistik des Statistischen Bundesamtes zeigt, dass dort erheblich weniger Betriebe (264 Betriebe) und Beschäftigte (51,2 Tausend) ausgewiesen werden. Auch der Unterschied zum Umsatz in der Industriestatistik (17,1 Mrd. € für 2006) ist erheblich, wenn man die mehr als 500 Unternehmen berücksichtigt, die in der Datenbank ohne Angaben zum Umsatz verzeichnet sind. Die Unterschiede erklären sich über den größeren Adressatenkreis der Datenbank. Sie berücksichtigt zum einen auch Unternehmen, die nur einen geringeren Teil ihres Umsatzes im Automobilbereich tätigen, während in der Industriestatistik nur Unternehmen mit ihrem

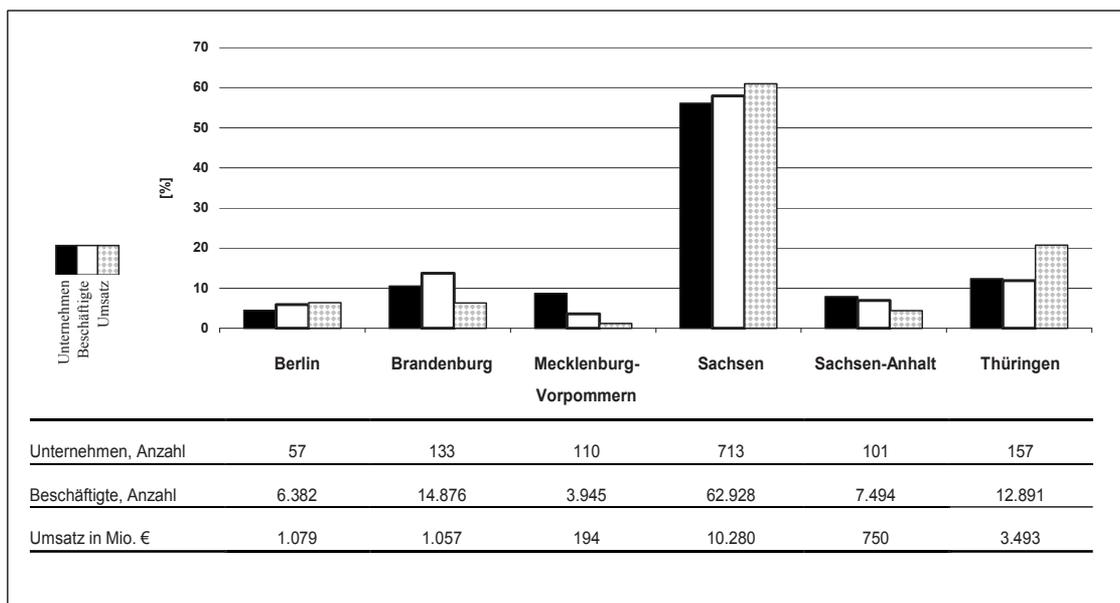
² Die in der Methodik ähnliche Studie von Günther und Bochow (2005) beruht auf Daten des Industrial Investment Council (IIC), die 1.000 Betriebe mit 138 Tausend Beschäftigten erfassen. Davon entfallen 900 Betriebe mit 112 Beschäftigten auf die Zuliefererindustrie. Die Abweichungen erklären sich aus vollständigeren Beschäftigtenangaben der Unternehmen gegenüber dem IIC.

Haupttätigkeitsbereich ausgewiesen werden. Zum anderen werden in der Datenbank auch Unternehmen mit weniger als 20 Beschäftigten berücksichtigt, was auf fast ein Viertel aller Unternehmen in der Datenbank zutrifft.

Eine gewisse Verzerrung der Daten entsteht durch die unterschiedliche Güte der Informationsquellen. So zeigt die Aufgliederung der Zahlen nach Bundesländern eine anteilmäßig noch stärkere Position Sachsens als sie in der Auswertung der amtlichen Statistik festgestellt wurde. Mit 56 % der Unternehmen, 58 % der Beschäftigten und 61 % des Umsatzes führt Sachsen in der IMU-Datenbank die ostdeutschen Bundesländer an. Den zweiten Rang nimmt Thüringen ein mit einem Anteil von 12,4 % der Unternehmen, 11,9 % der Beschäftigten und 20,7 % des Umsatzes.

Abbildung 9: Unternehmen, Beschäftigte und Umsatz der Automobilindustrie in den ostdeutschen Bundesländern 2007

(Quelle: IMU-Branchendatenbank)

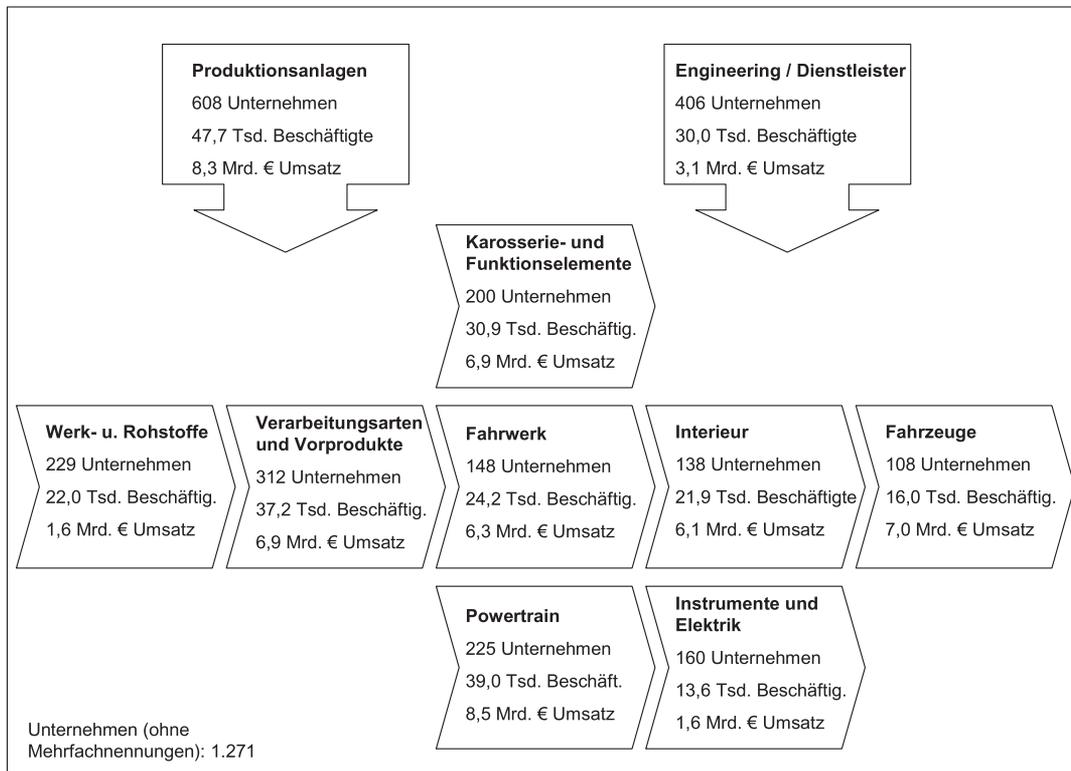


Der sächsische Anteil der Unternehmen ist in der Unternehmensdatenbank deutlich höher als in der Industriestatistik des Statistischen Bundesamtes (38 %). Es ist zu berücksichtigen, dass diese regionale Verteilung der Unternehmen bis zu einem gewissen Grad die Herkunft der Daten widerspiegelt. So ist der sehr starke Anteil der sächsischen Unternehmen auch ein Indikator für die Güte der Branchendatenbank der Automobilzuliefererinitiative Sachsen, die sehr detaillierte Daten für 643 Unternehmen liefert. Diese technischen Verzerrungen werden sich mit der weiteren Arbeit der Automobilzuliefererinitiativen in den anderen Bundesländern in den kommenden Jahren möglicherweise beheben.

Nach diesem Überblick sollen im Folgenden die funktionale Spezialisierung und die Konzentrationstendenzen der Automobilindustrie in Ostdeutschland untersucht werden. In einem ersten Schritt wird hierzu die Automobilindustrie in eine Wertschöpfungskette mit zehn fachlichen Segmenten untergliedert werden. Diese beginnt mit der ingenieurwissenschaftlichen Planung des Automobils bzw. mit der Herstellung von Vorprodukten und endet mit der Endmontage der Fahrzeuge. Die Untergliederung in zehn Segmente wird in ähnlicher Form von verschiedenen Unternehmensdatenbanken verwendet, so dass die dort verzeichneten Unternehmen der Wertschöpfungskette zugeordnet werden können. Die Kette beginnt mit der Herstellung von Werk- und Rohstoffen und endet mit der Fertigstellung von Fahrzeugen. Die Bereitstellung von Produktionsanlagen sowie von Engineering-Leistungen und anderen Dienstleistungen für die verschiedenen Glieder der Wertschöpfungskette kann man als Querschnittsbereiche auffassen.

Abbildung 10: Wertschöpfungskette Automobil in Ostdeutschland 2007

(Quelle: IMU-Datenbank KFZ)



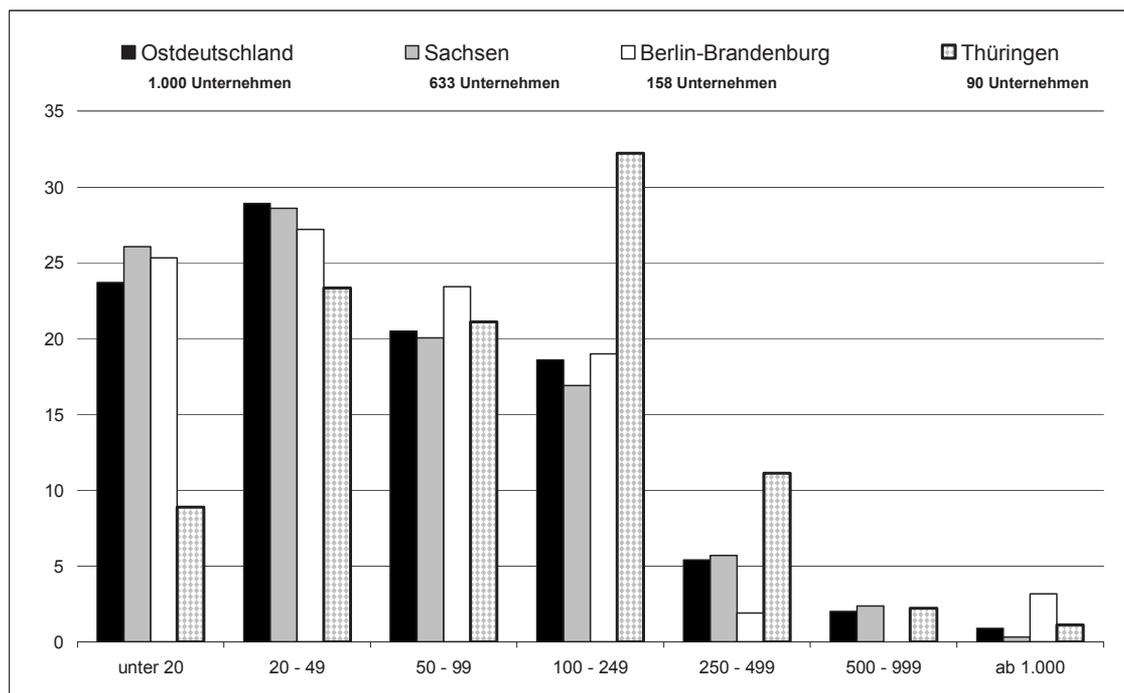
Die meisten Unternehmen der Automobilindustrie in Ostdeutschland sind im Bereich Produktionsanlagen/Ausrüstungen tätig. Diese Unternehmen vereinen 47,7 Tausend Beschäftigte und 8,3 Mrd. € Umsatz auf sich. Da viele Unternehmen auf mehreren Gliedern der Wertschöpfungskette tätig sind, können zwar relative Anteile ausgedrückt werden, diese addieren sich jedoch nicht zu 100 %. Da große Unternehmen häufiger mehrere Funktionen ausüben als kleine Unternehmen, ist der relative Anteil der Unternehmen ein besserer Indikator als der Anteil der Beschäftigten bzw. der Anteil des Umsatzes. Gemessen an der Gesamtzahl der 1.271 Unternehmen sind 47,9 % der Unternehmen im Bereich „Produktionsanlagen“ tätig. 406 Unternehmen bzw. 32 % bieten „Engineering/Dienstleistungen“ an. Den geringsten Unternehmensbestand verzeichnet der Bereich „Fahrzeuge“ mit 108 Unternehmen und 8,5 % sowie der Bereich „Interieur“ mit 138 Unternehmen und einem Anteil von 10,9 %. Gemessen an den Beschäftigten führt ebenfalls der Bereich „Produktionsanlagen“ mit 47,7 Tsd. Beschäftigten und einem Anteil von 43,5 %. Im Unterschied zu den Unternehmenszahlen folgen dann jedoch die Bereiche „Powertrain“ mit 39 Tsd. Beschäftigten (35,5 %) und „Verarbeitungsarten/Vorprodukte“ mit 37,2 Tsd. Beschäftigten (34 %). Der niedrige Besatz des Segments „Fahrzeuge“ mit 16 Tsd. Beschäftigten (14,6 %) zeigt an, dass einige der KFZ-Finalisten nicht in der Datenbank verzeichnet sind bzw. die Beschäftigten nicht an den Standorten in den neuen Bundesländern registriert sind. Insgesamt verdeutlicht die Darstellung, dass alle Glieder der Automobil-Wertschöpfungskette in den neuen Bundesländern vertreten sind.

Für tausend Unternehmen in Ostdeutschland, die Angaben zu den Beschäftigten gemacht haben, kann eine Einteilung nach Beschäftigtengrößenklassen vorgenommen werden. Damit wird die Dominanz der Klein- und Mittelbetriebe in der ostdeutschen Automobilindustrie deutlich. Mit 239 sind die meisten Unternehmen in der Klasse von 20 bis 49 Beschäftigten angesiedelt (28,9 %). Daneben haben fast ebenso viele Unternehmen weniger als 20 Beschäftigte (23,7 %) bzw. 50 bis 99 Beschäftigte (20,5 %). Zwanzig Unternehmen in Ostdeutschland beschäftigen 500 bis 999 Personen (2,0 %) und neun Unternehmen verfügen über mehr als 1.000 Beschäftigte (0,9 %). Im

Vergleich der drei ostdeutschen Bundesländer Sachsen, Thüringen und Berlin-Brandenburg, die die meisten Unternehmen in der Datenbank KFZ auf sich vereinigen, liegt das Bundesland Sachsen – schon aufgrund seiner quantitativen Dominanz – nahe an den Durchschnittswerten Ostdeutschlands. Hier ist allenfalls die etwas kleinbetrieblichere Struktur anzumerken. Sachsen hat einen um 3 % stärkeren Besitz in der niedrigsten Beschäftigtenklasse und mit 0,3 % einen deutlich niedrigeren Wert in der höchsten Beschäftigtenklasse. Für die Länder Berlin und Brandenburg wurden die Werte zusammengerechnet, so dass 158 Unternehmen auf die Beschäftigtengrößenklassen verteilt werden konnten. Berlin-Brandenburg hat im Vergleich zu Sachsen leicht niedrigere Werte an Unternehmen mit weniger als 20 Beschäftigten (25,3 %) und an Unternehmen mit 20 bis 49 Beschäftigten. Dies wird durch einen etwas höheren Besitz an Unternehmen mit 50 bis 99 Beschäftigten (23,4 %) ausgeglichen. Ebenso gleicht sich das weitgehende Fehlen an Unternehmen mit 250 bis 999 Beschäftigten wieder aus durch den höheren Besitz an Unternehmen mit mehr als 1.000 Beschäftigten (5 Unternehmen bzw. 3,2 %).

Abbildung 11: Beschäftigtengrößenklassen in ausgewählten Bundesländern 2007

(Quelle: IMU-Datenbank KFZ)



Im Bundesland Thüringen sind die Größenklassen nach Beschäftigten grundsätzlich anders besetzt. Hier beschäftigen 29 Unternehmen 100 bis 249 Mitarbeiter. Mit einem Anteil von 32,2 % ist diese Klasse fast doppelt so stark besetzt wie im ostdeutschen Durchschnitt. Sehr hoch fällt auch der Anteil von Unternehmen mit 250 bis 499 Beschäftigten aus (11,1 %). Demgegenüber sind Kleinunternehmen bis zu 20 Beschäftigten mit einem Anteil von 8,9 % stark unterrepräsentiert. Bei diesen Werten ist allerdings zu berücksichtigen, dass aus Thüringen nur 90 der 157 Unternehmen, die in der Datenbank KFZ vertreten sind, Angaben zu den Beschäftigten gemacht haben. Hier tritt von allen Bundesländern die größte Diskrepanz zwischen den erfassten Unternehmen und den Beschäftigtenangaben auf. Es steht zu vermuten, dass insbesondere kleinere Unternehmen im Fall von Thüringen keine Beschäftigtenangaben gemacht haben und somit eine untersuchungsbedingte Verzerrung in der Datenbank auftritt. Zusätzlich kann eine Darstellung nach sieben Umsatzgrößenklassen (bis 1 Mio. €, 1 – 2,6 Mio. €, 2,5 – 49 Mio. €, 50 – 100 Mio. €, 100 – 500 Mio. €, 500 – 1.000 Mio. € und > 1.000 Mio. €) vorgenommen werden. Insgesamt 743 Unternehmen der Datenbank KFZ haben Angaben zu ihrem Umsatz im Jahr 2005 gemacht. Die Darstellung zeigt einen starken Besitz an Unternehmen in der drittkleinsten Größenklasse (2,5 – 49 Mio. €). 450 Unternehmen bzw.

60,6 %, erwirtschafteten einen Umsatz in dieser Größenklasse. Daneben sind quantitativ vor allem die Zahlen der beiden kleineren Umsatzgrößenklassen relevant. So erwirtschafteten weitere 20,7 % der Unternehmen einen Umsatz zwischen 1 Mio. € und 2,5 Mio. € und 12,1 % Unternehmen einen Umsatz unter einer Million €.

Die heutigen Finalproduzenten in Ostdeutschland sind bekanntermaßen Zweigwerke deutscher Hersteller (VW, BMW, Porsche) bzw. deutsch-amerikanischer Konzerne (DaimlerChrysler bzw. Daimler AG, Opel). Bereits in der ersten Transformationsphase wurden einzelne Automobilbetriebe der DDR von großen Konzernen übernommen, bzw. neue Werke an den traditionellen Standorten eröffnet. Nur ein kleiner Nischenproduzent, die Multicar Spezialwerkzeuge GmbH, die geländegängige Transporter und andere Spezialfahrzeuge herstellt, konnte mit westdeutschen Investoren eine zeitlang ihre Unabhängigkeit bewahren. Sie wurde jedoch 1998 von der HAKO-Gruppe mit Sitz in Hamburg übernommen. Im Januar 2006 wurde Multicar mit der HAKO-Gruppe verschmolzen und wird seitdem als eigenes Geschäftsfeld geführt, so dass nun auch das letzte äußerliche Zeichen einer eigenständigen Produktion von KFZ-Marken verschwunden ist. Für die wirtschaftlichen Perspektiven einer regionalen Branche bleibt jedoch die räumliche Verankerung der Eigentümerseite von großer Bedeutung.

Auch im Zulieferersegment ist eine externe Steuerung festzustellen. Zwar haben von den 50 weltweit größten Zulieferern im Jahr 2005 elf Unternehmen ihren Stammsitz in Deutschland gehabt, dabei handelt es sich jedoch ausschließlich um westdeutsche Standorte. Um diese Situation näher zu charakterisieren, wird hier eine Analyse der Herkunft der Eigentümer für die 82 Unternehmen mit 250 und mehr Beschäftigten vorgenommen³. Dabei konnte der räumliche Sitz des Eigentümers für 81 Unternehmen ermittelt werden. Diese Unternehmen verfügen über rund 55 Tausend Beschäftigte und einen Umsatz von rund 11,7 Mrd. €, d.h. sie vereinigen mehr als die Hälfte der Beschäftigten und zwei Drittel des Umsatzes in der ostdeutschen Automobilindustrie auf sich. Bei den 82 großen Unternehmen der ostdeutschen Automobilindustrie handelt es sich in 21 Fällen um selbständige Unternehmen. Die Eigentümer von 36 Unternehmen sind Großunternehmen mit mindestens 2.000 Beschäftigten. In weiteren 14 Fällen haben die Eigentümer 500 bis 2.000 Beschäftigte; zwei Mutterunternehmen haben zwischen 100 und 500 Beschäftigte; in neun Fällen konnte die Beschäftigtenzahl der Eigentümer nicht ermittelt werden.

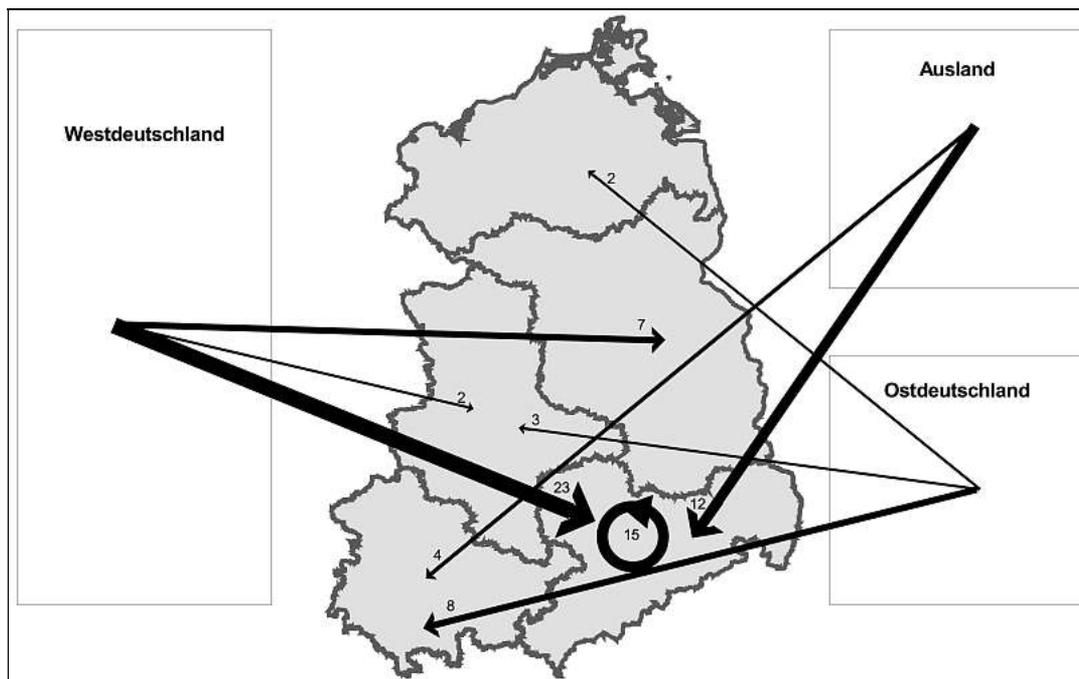
Es zeigt sich eine starke Außenabhängigkeit der ostdeutschen Automobilindustrie. Nur insgesamt 28 Unternehmen (34,5 %) der 81 beschäftigungsstärksten Unternehmen haben ihren Sitz in den neuen Bundesländern (einschließlich Berlin). Dabei spielt Sachsen als Standort von 15 Eigentümern eine überragende Rolle; von ihnen sind zehn Unternehmen in Eigenbesitz. Weitere acht Eigentümer sitzen in Thüringen, hier handelt es sich in sieben Fällen um selbständige Unternehmen. Auf die verbleibenden ostdeutschen Bundesländer entfallen weitere fünf Unternehmen. Demgegenüber übt Westdeutschland als Standort von 34 Eigentümer- Unternehmen die stärkste Kontrollfunktion aus. Als Herkunfts-Bundesländer spielen Baden-Württemberg mit zehn Unternehmen und Bayern mit neun Unternehmen die wichtigste Rolle. Sechs Mutterunternehmen haben ihren Sitz in NRW und sieben in den nördlichen Bundesländern Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen. Aufgrund der herausgehobenen Position von VW vereinigen diese Nord-Länder mit einem Anteil von 18,4 % an den Beschäftigten aller 81 großen Unternehmen und mit einem Anteil von 38,2 % am Umsatz das größte Kontrollpotenzial auf sich. Es folgt das Bundesland Baden-Württemberg mit 9 Tausend Beschäftigten sowie Bayern mit 4 Tausend Beschäftigten. Die Eigentümer von sieben Unternehmen sitzen im europäischen Ausland, weitere 12 Unternehmen werden von Standorten aus dem außereuropäischen Ausland gesteuert. Aus diesen Regionen werden zusammen genommen 13 Tausend Beschäftigte und ein Umsatz von 3,6 Mrd. € geleitet. Das mit weitem Abstand wichtigste Ziel-Bundesland der unternehmerischen Kontrolle ist Sachsen, in dem 36 Unternehmen aus westdeutschen und ausländischen Stand-

³ Günther/Bochow (2005) werden ostdeutsche Betriebe im ausländischen Mehrheitsbesitz ohne Einschränkung der Betriebsgröße untersucht. Dabei wurden 134 Betriebe erfasst, in denen insgesamt 26 Tausend Beschäftigte tätig waren.

orten gesteuert werden. Gleichzeitig besitzt Sachsen mit den 15 Unternehmen, deren Eigentümer in Sachsen selbst sitzen, auch das größte eigene Kontrollpotenzial in der ostdeutschen Automobilindustrie. In diesen aus Sachsen dirigierten Unternehmen sind rund sechs Tausend Personen tätig. In Thüringen werden nur vier Unternehmen räumlich extern gesteuert, dagegen haben acht der Eigentümer-Unternehmen ihren Sitz in Thüringen.

Abbildung 12: Herkunft der Eigentümer von Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten 2007

(Quelle: IMU-Datenbank KFZ)



Bezogen auf die 48 im ausländischen bzw. westdeutschen Besitz befindlichen Betriebe ist Sachsen das mit Abstand bevorzugte Zielland der ausländischen Investoren (73 %). Weitere 15 % der Zielbetriebe haben ihren Sitz in Brandenburg; 8 % der Zielbetriebe sind in Thüringen angesiedelt.

Zusammenfassend gesagt, werden die bedeutendsten Unternehmen der ostdeutschen Automobilindustrie fast zu gut 40 % von westdeutschen Unternehmen und zu weiteren 25 % von ausländischen Unternehmen beherrscht. In der Mehrzahl dieser regionsexternen Unternehmen handelt es sich um international aufgestellte Mehrbetriebsunternehmen. Über die Standortsicherheit eines bedeutenden Teils der ostdeutschen Automobilindustrie wird somit in starkem Maße regionsextern entschieden; dies wird insbesondere in kritischen Zeiten der Branche einen Risikofaktor darstellen.

3.8. Regionale Brancheninitiativen in Ostdeutschland

Größenbedingte Nachteile der kleinbetrieblichen Struktur und der Konzernabhängigkeit können teilweise durch arbeitsteilig-kooperative Netzwerke innerhalb von Regionen ausgeglichen werden. Für diese Netzwerke fehlten in den Neuen Bundesländern lange Jahre sowohl die Kooperationsbereitschaft als auch die Managementkapazität. Inzwischen gewinnen Kooperationen als Reaktion auf Konzentrations- und Globalisierungstendenzen in den Neuen Bundesländern eine zunehmende Bedeutung für die Standortkonsolidierung und Entwicklung (Scheuplein 2002, Koschatzky/Lo 2005, IWT 2005). Bei der tiefen Integration von Herstellern und Zulieferern im Wertschöpfungsprozess der heutigen Automobilindustrie sind funktionierende Netzwerke überlebensnotwendig geworden. Dabei können auch Netzwerke in hohem Maße konfliktträchtig und von Konkurrenz und Marktkämpfen beherrscht sein (Bierbaum 2003). Das Wachstum der Automobilindustrie hat seit dem Ende der 1990er auch in Ostdeutschland zur

Gründung von regionalen Zulieferernetzwerken, Forschungs Kooperationen und Brancheninitiativen geführt (vgl. Autoland Sachsen 1/2007). Inzwischen sind in allen sechs Bundesländern Automobil-Standortinitiativen gebildet worden, die sich Mitte 2006 zu einer gemeinsamen Dachorganisation zusammengeschlossen haben. Alle Bundesländer-Initiativen fördern überregionale Vernetzungen und Marktzugänge, indem sie Information beschaffen, für Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sorgen und Messepräsenz herstellen. Entsprechend der industriellen Struktur und der finanziellen Ausstattung führen die Initiativen eigene Innovations- und Kooperationsprojekte durch, um die automotive-spezifische Lieferantenfähigkeit der Unternehmen zu erhöhen.

In Sachsen bemühte sich Ende der 90er Jahre zum einen das RKW Sachsen nach dem Vorbild Baden-Württembergs eine Zuliefererinitiative zu gründen, zum anderen arbeiteten die sächsischen Industrie- und Handelskammern daran, das Branchenpotenzial transparent zu machen. Im Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung des sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit wurde 1999 die „Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen“ (AMZ) mit dem Träger RKW GmbH und mit Sitz in Chemnitz gegründet. Nach einer ersten Evaluation 2003 wurde die Finanzierung durch das SMWA verlängert; derzeit beschäftigt die AMZ sechs feste und zwei freie Mitarbeiter und ist damit das größte Vernetzungsprojekt in den Neuen Bundesländern. Seit dem Projektbeginn wurden weit über 200 Innovations- und Kooperationsprojekte sächsischer Unternehmen unterstützt und durchgeführt. Das AMZ verfügt über eine differenzierte Organisationsstruktur und konnte die im Bundesland ansässigen Finalproduzenten (VW, BMW, Porsche) zur Mitarbeit im Beirat gewinnen. Aufgrund der vielfältigen und umfangreichen Zuliefererstruktur in Sachsen hat AMZ einen sehr umfassenden Unterstützungs- und Beratungsansatz realisieren können. So werden auch Netzwerkstrukturen entlang einer Wertschöpfungskette für einzelne Teile oder Komponenten aufgebaut. Unter anderem finden Kooperationsprojekte für Karosseriekomponenten, Sitzbezüge oder für Gasgeneratoren statt (zu letzterem Scholta/Faust 2005). Das AMZ bietet dabei den eigenen Service für Unternehmen in allen Gliedern der Wertschöpfungskette an. Es geht nicht notwendigerweise darum, KMU zu 1st-tier-Zulieferern zu machen, sondern die Unternehmen sollen ihre spezifischen Kernkompetenzen verbessern. Die von AMZ initiierte Datenbank „carnet-sachsen.de“, präsentiert inzwischen 600 Unternehmen und wurde von den anderen Bundesländer-Initiativen zum Vorbild genommen. Inzwischen wurde die Standortvermarktung auch auf Osteuropa ausgedehnt. Unter anderem bemüht man sich, im nahe gelegenen Niederschlesien die Bedarfe von Automobilherstellern und -zulieferern zu erfragen und gezielt Kontakte zu sächsischen Zulieferern aufzubauen. Insgesamt ist AMZ eine gut verankerte Initiative, die von der Landesregierung auch als Strategiestelle angesehen wird. D.h. es wird erwartet, dass die Initiative potenzielle Lücken im sächsischen Angebot an KFZ-Zuliefererteilen aufspürt und Konzepte zur Schließung dieser Lücken erarbeitet.

Ebenfalls seit 1999 ist die Zuliefererinitiative „MAHREG Automotive“ in Sachsen-Anhalt tätig. Die Initiative konnte sich 1999 im „InnoRegio“-Wettbewerb des BMBF platzieren und erhielt bis Ende 2006 über zehn Millionen Euro für Forschungsinitiativen. In diesem Rahmen wurden spezifische Entwicklungsprojekte durchgeführt, unter anderem zu den Themen Multimedia, Leichtbau, Prüfsysteme, Fahrerassistenzsysteme, Zylinderkopf und Infrastruktur. An dem Netzwerk sind 150 Unternehmen, die Guericke-Universität Magdeburg, die Hochschule Magdeburg/Stendal, die Hochschule Harz und sechs weitere Forschungseinrichtungen des Landes Sachsen-Anhalt beteiligt. Inzwischen wird das Netzwerk vom Verein Sachsen-Anhalt Automotive getragen und durch das Bundesland gefördert.

Seit dem Jahr 2000 vermarktet Automotive Thüringen (AT) den Automobilstandort und stärkt die Innovationsfähigkeit. Die Initiative verfügt über eine Geschäftsstelle mit drei Angestellten und ist in der Nähe von Eisenach angesiedelt. Automotive Thüringen ist eine Unternehmer-Gründung, die auch aktuell nur in geringem Maß öffentlich gefördert wird. Derzeit sind 110 Unternehmen Mitglied. Neben den Aufgaben der Informationsaufbereitung und der Außenkommunikation hat Automotive Thüringen starke Aktivitäten in der themenbezogenen Vernetzung entwickelt. In derzeit vier „Mikroclustern“ mit den Themen Interieur, Exterieur, Metallbe- und -verarbeitung sowie technische Dienste/Elektronik sind mindestens zehn Mitgliedsunternehmen engagiert. Jedes Mikrocluster wird von

einem führenden KMU („Lead-Unternehmen“) koordiniert und von einem Großunternehmen bzw. Mittelständler (u.a. Opel, Mitec Automotive AG) unterstützt, die in regelmäßigen Treffen die Arbeit im Mikrocluster abstimmen. Mit dieser Organisationsstruktur können sich die Unternehmensverbände weitgehend selbst steuern und die Unterschiede in den Leistungsprofilen und Betriebsgrößen produktiv nutzen. Diese dezentrale Form der Unternehmens-Vernetzung soll künftig noch auf weitere Aufgabenfelder ausgedehnt werden.

„Automotive-MV“ ist die Automobilzulieferer-Initiative des Landes Mecklenburg-Vorpommern und hat ihren zentralen Standort in Rostock. Sie wurde im Jahr 2004 durch das Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern ins Leben gerufen und beschäftigt sich vorwiegend mit dem Herstellen von Marktzugängen und der Außendarstellung der Automobil-Potenziale des Landes. Es werden rund 100 Unternehmen durch die Initiative präsentiert. Ein ähnliches Aufgabenspektrum verfolgt die Initiative „automotive BerlinBrandenburg“. Sie ist seit 2004 am Standort Potsdam angesiedelt und war zunächst für das Land Brandenburg zuständig, seit Ende 2004 auch für Berlin. Gegenwärtig sind 58 Unternehmen bzw. Einrichtungen zahlende Mitglieder, 174 Unternehmen aus beiden Bundesländern werden auf der Internetplattform dargestellt.

Die Gründung der Länderinitiativen in Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Brandenburg wurde übrigens durch einen Brief von OEM-Werksleitern an ostdeutschen Standorten angestoßen. Dieser Impuls führte auch zur Gründung des Automobil Cluster Ostdeutschland (ACOD), der Dachorganisation der ostdeutschen Länderinitiativen (ACOD 2006). Bis Mitte 2006 wurden die fünf genannten Länderinitiativen Mitglied im Trägerverein ACOD e.V., dessen Vorsitzender der Leiter des BMW Werkes Leipzig, Peter Claussen, ist. Ziel des ACOD ist es, regionale Aktivitäten zu bündeln und Synergien innerhalb der Branche für ganz Ostdeutschland zu erzeugen. Bei der Kooperation von länderübergreifenden Brancheninitiativen spielt der ACOD damit eine Vorreiterrolle in der gesamten Bundesrepublik. Der ACOD möchte die Clusterinitiativen der Bundesländer unterstützen, indem er zentrale Aufgaben, insbesondere in der Informationsgewinnung und -aufbereitung, in der Qualifikation und in der Interessenvertretung übernimmt. Konkret hat der ACOD die Datenbanken der regionalen Initiativen zusammengefasst und kann inzwischen 1.270 Zulieferer der Automobilindustrie mit einer tief gestaffelten Leistungsgliederung auf seiner Homepage präsentieren. Der ACOD koordiniert die Präsentation ausgewählter KMU bei OEM, u.a. bei den zentralen Einkaufsabteilungen von BMW und Opel. Seit dem Februar 2007 bietet der ACOD Ausbildungsplatz-Suchenden die Möglichkeiten einer Online-Bewerbung. Dies hilft auch KMU bei der Suche nach geeigneten Jugendlichen für ihre Ausbildungsplätze. Die weitere organisatorische Struktur und die finanzielle Absicherung des ACOD ist noch offen (ACOD 2007). Nachdem Hoffnungen des ACOD auf eine Förderung über das Budget des üblichen GA-Netzwerkmanagements hinaus abgelehnt worden ist, haben die 28 Mitglieder des Vereins beschlossen, die weitere zunächst über Mitgliedsbeiträge zu finanzieren. Vorerst wird der ACOD daher nur in geringem Umfang koordinierend tätig sein, während der überwiegende Teil der operativen Arbeit von den Bundesländer-Initiativen geleistet wird.

Eine besondere Form der Verknüpfung von Branchen-Akteuren stellen Betriebsräte-Netzwerke der Automobilindustrie dar. Hier werden aus der Perspektive der Beschäftigten die Entwicklung und die Problemfelder des regionalen Unternehmensbestandes reflektiert. Die hoch qualifizierten und motivierten Belegschaften und die funktionierende Mitbestimmung begründen entscheidend den wirtschaftlichen Erfolg komplexer industrieller Branchen in Deutschland. Entsprechend sinnvoll ist es, ihre Sichtweisen und Interessen bei der Weiterentwicklung des regionalen Wertschöpfungszusammenhangs zu berücksichtigen. In der Arbeit der Betriebsräte-Netzwerke verbindet sich eine betriebsübergreifende Koordination des Schutzes und der Gestaltung der Arbeitsbedingungen mit einem aktiven Beitrag zur Stärkung und Qualifizierung der Branche.

Ein Beispiel für ein bereits seit längerem funktionierendes Betriebsräte-Netzwerk ist ein Arbeitskreis von Betriebsräten in der Region Zwickau. Für die frühzeitige Gründung eines derartigen Netzwerkes war die langjährige Tradition der Region als Automobilstandort wichtig. Dieser Bestand an Qualifikation, an personalen Beziehungen

und an regionalem Selbstverständnis stellt eine wichtige mentale Ressource dar, die für die Etablierung eines überbetrieblichen Koordinationszusammenhangs wichtig ist. Seit dem Start mit rd. 12 Unternehmen im Jahr 1999 ist das Netzwerk auf inzwischen rd. 27 beteiligte Unternehmen angewachsen und hat – mit der Einbindung von Betrieben z.B. aus Dresden, Leipzig oder Döbeln – den Rahmen der Zwickauer Region überschritten. Vertreten sind – neben Betriebsräten der VW Sachsen GmbH Mosel – Betriebsräte des Motorenwerks VW Chemnitz, der Automobilmanufaktur Dresden sowie die beiden Leipziger Automobilhersteller Porsche und BMW. Ebenso sind Betriebsräte von KFZ-Zulieferern aus dem Bereich der Textil-, Elektro- und Metallindustrie vertreten. Die Arbeitsweise des Netzwerks – systematische Zusammenarbeit im Rahmen sechs- bis acht-wöchentlicher Beratungen, regelmäßige Auseinandersetzung mit Branchentrends, Bearbeitung aktueller betriebspolitischer und/oder branchenrelevanter Themen im Wechsel mit Qualifizierungsmodulen und Betriebsbesuchen – hat sich bewährt. Zugleich sind über Jahre Verbindungen zwischen den Betriebsräten und den durch sie vertretenen Belegschaften entstanden, mittels derer sich im Kern auch eine besondere Form der Unternehmenskooperation entwickelt hat. Thematisch beschäftigt sich das Netzwerk immer wieder mit der Erhöhung von Leistungsbedingungen, rechtlichen und wirtschaftlichen Veränderungen des Arbeitsprozesses und der Beschäftigungssicherung. Das Netzwerk ermöglicht einen Austausch zu Branchentrends und branchentypischen Restrukturierungsprogrammen, eine arbeitnehmerseitige Abstimmung zu In- bzw. Outsourcing-Plänen der Unternehmen und eine Beratung der Betriebsräte z. B. zu praktikablen Arbeitszeitmodellen. In all diesen Bereichen fördert der Dialog zwischen den Betriebsräten das Zusammenspiel der Unternehmen und trägt zugleich dazu bei, Aufgaben in der Mitbestimmung effektiver wahrzunehmen und die Arbeitnehmerinteressen hinsichtlich Arbeits- und Leistungsbedingungen kollektiv zu formulieren und besser zu vertreten. Für die IG Metall hat das Netzwerk auch die Funktion eines Frühwarnsystems, mit dem absehbare Probleme und Anforderungen an die gewerkschaftliche Betriebspolitik rechtzeitig erkannt und erforderliche Maßnahmen getroffen werden können.

4. Veränderungen durch Internationalisierung und Innovation

Im Zentrum dieses Kapitels stehen die gegenwärtigen Veränderungsdynamiken in der Automobilindustrie. Dies sind zum Ersten Entwicklungen im Bereich der Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie; im Weiteren Entwicklungen auf den Produktmärkten und der Produktpolitik der Hersteller; die Herausbildung einer neuen territorialen Arbeitsteilung insbesondere im Verhältnis zu Osteuropa und schließlich Innovationsdynamiken und ihre Auswirkungen auf Arbeits- und Wissensteilung. Im Folgenden wird zunächst die Situation der ostdeutschen Akteure innerhalb der Wertschöpfungsketten und Produktpolitik der Automobilindustrie erörtert (Abschnitt 1). Im Abschnitt 2 werden Chancen und Risiken der neuen internationalen Arbeitsteilung bezogen auf die mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten) aufgezeigt. Abschnitt 3 befasst sich mit dem Forschungs- und Entwicklungspotenzial und mit Möglichkeiten zur Einbeziehung Ostdeutschlands in das Innovationssystem der Automobilindustrie Westdeutschland.

4.1. Veränderungen in den Wertschöpfungsketten und der Produktpolitik

Die Automobilindustrie wird durch die Wertschöpfungskette von den Rohstofflieferanten über die Fertigung von Komponenten, die Herstellung von Modulen und Systemen bis hin zu den Systemintegratoren (Original Equipment Manufacturer) strukturiert. Diese Kette führt von den OEM weiter über den Handel zum Endverbraucher und letztlich bis zum Recycling der Fahrzeuge. In den vergangenen Jahren werden die Akteure dieser Wertschöpfungskette zunehmend ausdifferenziert und spezialisiert und es werden die Gewichte vom Zentrum, den OEM, auf die vor- und nachgelagerten Stufen verschoben. Diese Entwicklungstendenzen sind weltweit zu beobachten, allerdings mit erheblichen Unterschieden hinsichtlich des Grades und der Schnelligkeit der Ausdifferenzierung. Besonders tief wirkt dieser Prozess gegenwärtig in Europa, ähnlich in den USA, abgeschwächt hingegen in Japan.

Die Akteursgruppe der OEM ist im Verlauf der vergangenen Jahrzehnte durch Fusionen und Übernahmen immer kleiner geworden, rund 75% der Weltautomobilproduktion werden derzeit von den führenden zehn Unternehmensgruppen hergestellt. Mit der Herausbildung einer neuen Generation von Schwellenländern, den BRIC (Brasilien, Russland, Indien, China), treten neuerdings aber weitere Wettbewerber auf den Weltmärkten auf, die die Kreise dieses engen Oligopols zu stören beginnen. Die OEM bilden die Zentren weit ausgefächerter Netzwerke von Zulieferern für ihre unterschiedlichen Aktivitätsbereiche (der Forschung und Entwicklung, Serienproduktion, logistischen Prozessen usw.). Bei diesen Netzwerken handelt es sich um mehr oder minder geschlossene Konfigurationen von Unternehmensbeziehungen, in die externe Unternehmen häufig nur schwer eindringen können. Damit entscheiden sich die Entwicklungschancen wie -grenzen von zahlreichen Zulieferern in hohem Maße mit dem Geschäftserfolg ihrer zentralen OEM und ihres Produktfolios. Mit dem Vordringen asiatischer Hersteller, d.h. den bekannten Playern wie Toyota, aber auch neuen chinesischen und indischen Unternehmen, ergeben sich für Zulieferer die Chance, in den Neuaufbau von Netzwerken einbezogen zu werden.

Gleichzeitig verändert sich die Landschaft der Zulieferer. Die Zahl selbstständiger Zulieferunternehmen ist aufgrund von Übernahmen und Fusionen seit Beginn der 1990er Jahre stark zurückgegangen, und dieser Prozess hält weiter an. Getrieben wird dieser Prozess von einer Vielzahl von Gründen (Herausbildung von Modul- und Systemzulieferern, globale Zulieferstrukturen aufgrund von Follow-Sourcing, Anforderungen an Finanzkraft). Innerhalb dieser Veränderungen können fünf unterschiedliche Typen von Zulieferern unterschieden werden, mit denen spezifische Gewinnmodelle (vgl. Becker 2003) verbunden sind. Sie werden hier mit ostdeutschen Beispielen illustriert:

Typ 1: Volumenanbieter: Dieser Typ fertigt Standardteile in hoher Stückzahl, Basis des Geschäftsmodells sind Skaleneffekte und Low-Cost-Strukturen. Ein Beispiel in Ostdeutschland ist Automotive Lightning in Brotterode/Thüringen. Das Unternehmen gehört zu den drei international führenden Unternehmen im Bereich der externen Fahrzeugbeleuchtung und beliefert alle wichtigen Automobilhersteller weltweit. Weltweit hat das Unternehmen über 10.000 Mitarbeiter, am Standort Brotterode 700. Ein hoher Anteil der Konzernbeschäftigten sind in Niedriglohnländern tätig. Ein zweites Beispiel ist die Firma Benteler in Eisenach mit 465 Beschäftigten, die Press- und Ziehteile fertigt.

Typ 2: Nischenanbieter: Dieser Typ spezialisiert sich auf kleine Marktsegmente und differenziert sich über spezielle Technologien. Entsprechend beruht das Gewinnmodell auf Spezialisierung und maßgeschneiderte Kundenlösungen. Ein Beispiel in Ostdeutschland ist die Firma FEUER powertrain in Nordhausen. Das Unternehmen liefert Kurbelwellen für den Touareg-Geländewagen, Beschäftigtenzahl 150. Ein weiteres Unternehmen ist die Firma MITEC Automotive in Eisenach, Hersteller von Ausgleichswellen, Trieb­sätzen und Allradtechnik mit 410 Beschäftigten.

Typ 3: Komponentenspezialist: Kennzeichnend sind ein hohes Marktvolumen und die Differenzierung auf besondere technologische Zusatzfunktionen. Auch hier steht Spezialisierung im Zentrum des Gewinnmodells. Als Beispiel in Ostdeutschland sei die Firma Takata-Petri. Chant Takata-Petri wurde 1995 als europäische Tochter der japanischen Takata-Gruppe gegründet und ist als größter japanischer Investor in Sachsen mit Werken in Elterlein, Freiberg und Döbeln vertreten. Beschäftigt werden ca. 650 Mitarbeiter. Produziert werden Airbagmodule für Audi, Volkswagen, DaimlerChrysler bzw. Daimler AG, BMW, GM, Ford, Honda und Toyota.

Typ 4 Modulspezialist: Kennzeichnend ist die Entwicklung und Produktion kompletter Systeme im Sinne kundenspezifischer Lösungen. Beispiel für diesen Typ sind Johnson Controls Zwickau, die komplette Sitzgarnituren für den Golf und den Passat herstellen, sowie Brose in Meerane, die Türsysteme und andere Module für das VW-Werk in Mosel produzieren.

Typ 5: Systemintegrator: Kennzeichnend ist die Entwicklung und Integration mehrerer Module und Systeme. Das Gewinnmodell beruht auf Wertschöpfungsoptimierung und spezifischen Kundenlösungen. In Ostdeutschland gibt es keinen Zulieferer dieses Typs. Ein prominentes Beispiel ist die Firma Magna, die sich selbst auch als 0,5 Tier-Supplier bezeichnet.

Für die weitere Entwicklung der Zulieferer in Ostdeutschland werden in den kommenden Jahren vor allem zwei Defizite entscheidend sein. Erstens ist die Stellung in der Hierarchie der Zulieferer bedeutsam, d.h. die Strukturierung der Zulieferbeziehungen in die Ebenen von Direkt-Zulieferer (Tier-1-Zulieferer), die ihrerseits von von Tier-2-Zulieferern beliefert werden Letztere wiederum werden von Tier-3-Zulieferern versorgt usw. Charakteristisch für die Zulieferindustrien Ostdeutschlands ist der hier bei weitem überwiegende Anteil an Tier-2- und Tier-3-Zulieferern. Diese Zulieferebenen haben, gewissermaßen qua Definition, keinen direkten Zugang zu den OEM bzw. im Falle der Tier-3-Zulieferer zu den Direktzulieferern an die OEM. Selbst wenn Zulieferer in Ostdeutschland hervorragende Komponentenspezialisten sind, fehlt Ihnen aufgrund dieser Lage in der Ebenenstruktur die Systemkompetenz sowie die Information und das Wissen über die Herstellerpläne.

Zweitens ist der geringe Besatz an Ingenieursdienstleistern in Ostdeutschland von großem Nachteil. Mit Ausnahme der IAV mit Stammsitz in Berlin ist keine der großen Ingenieursfirmen mit ihrem Stammsitz in Ostdeutschland angesiedelt. Mit Ausnahme von IAV sowie euro engineering in Leipzig und ThyssenKrupp Drauz Nothelfer in Hohenstein-Ernstthal gibt es nach unseren Recherchen lediglich ein Dutzend weiterer Ingenieurdienstleister, allesamt mit weniger als 100 Beschäftigten. Beim Vergleich mit der Anzahl und Größe der externen Entwicklungsfirmen für die Automobilbranche in Deutschland insgesamt zeigt sich, dass Ostdeutschland von diesem Outsourcing-Trend kaum profitieren konnte (siehe Automobil-Entwicklung, Nov. 2003: 52-55).

Eng verknüpft mit diesen Veränderungen in den Wertschöpfungsketten ist die Produktpolitik. In den vergangenen zwanzig Jahren hat sich die Zahl der Automobilsegmente von 9 auf etwa 40 Segmente vervielfacht (Kern 2006). Der Prozess setzt sich fort, für 2010 wird mit weiteren 5 Segmenten gerechnet. In der Konsequenz bedeutet dies eine weitere Ausdifferenzierung von Fahrzeugprojekten mit großen Auswirkungen auf die Zulieferer: Kleinere Seriengrößen und eine höhere Marktunsicherheit geht einher mit einer größeren Breite von Ausschreibungen an Aufträgen und damit neuen Chancen für Markteintritte. In Deutschland wurde vor allem der Trend zur Produktaufwertung (Erhöhung des Wertvolumens pro Fahrzeug) durch Verbesserungen der technischen Leistung und der Materialien sowie durch die Vervielfältigung von Ausstattungsvarianten vorangetrieben. Die Premium-Hersteller steigerten mit dieser Strategie ihre Produktionszahlen seit Beginn der 1980er Jahre um mehr als das 2,5-fache, während sie bei den Volumenherstellern (Ford, Opel, VW) weitgehend stagnierten. Die ostdeutsche Automobilindustrie ist bereits auf der Ebene der Finalisten mit Porsche, BMW und VW (Phaeton) in diesen Premium-Markt einbezogen. Für die ostdeutschen Zulieferer ergibt sich in der Verbindung zu den westdeutschen Standorten ein weiteres Potenzial. Beispiele für entsprechend spezialisierte Zulieferer sind die schon erwähnte FEUER powertrain GmbH & Co. KG in Nordhausen sowie die Rautenbach-Gruppe Wernigerode. Als Beispiele für Zulieferer des Luxus-Segments können der Interieurspezialist Dagro aus Gera (Audi R8) sowie der Zulieferer von Karosserieteilen für Bugatti und Lamborghini Protomaster Riedel & Co. aus Wilkau-Haßlau genannt werden.

Dem Trend in Richtung Premium-Fahrzeuge steht auf der anderen Seite ein Trend in Richtung Sparautos gegenüber, der aktuell von verschiedenen Automobilproduzenten der BRIC-Länder, aber auch von etablierten Produzenten wie VW aufgenommen wird (zu VW: Stein/Sedgwick 2006). Hier sind Auswirkungen auf die Standortstruktur der ostdeutschen Automobilindustrie noch nicht absehbar.

4.2. Standortverlagerungen nach Ost- und Mitteleuropa?

Im Rahmen der Internationalisierung der deutschen Automobilindustrie findet eine Verlagerung an überseeische Standorte primär unter dem Aspekt der Markterschließung statt. Dagegen bieten sich Ost- und Mitteleuropa unter verschiedenen Aspekten auch als Standorte für Produktionsverlagerungen an, aus denen dann bereits bestehende Märkte mitbeliefert werden. Hier existiert also ein größeres Verlagerungspotenzial, das im Folgenden eingehender betrachtet werden soll.

Betrachtet man die Verflechtungsstrukturen der ostdeutschen OEM-Werke, so zeigen sich enge Verflechtungen insbesondere zu diesem mittel- und osteuropäischen Automobilkomplex, der in einem 300-km-Radius um Bratislava existiert. Beispielsweise bestehen zwischen den Porsche-Werken in Leipzig und Bratislava intensive Lieferverbindungen für den Cayenne; das Opel-Werk Eisenach hat eine Leitbildfunktion für das polnische GM-Werk Gliwice und das Audi-Motorenwerk Győr beliefert das Audi-Werk in Chemnitz. Gleichzeitig existiert eine enge Lieferverflechtung von rund 30 Zulieferern von Motorkomponenten im Raum Chemnitz sowohl zum Audi-Werk Chemnitz wie zum Werk Győr.

Ohne dass umfassende Zahlen über diese Ost-West-Verflechtungen bereit stehen, kann festgehalten werden, dass die OEM eine Verlagerung nach Ostmitteleuropa im Blick haben. Sie sind bestrebt, dass Ihre Zulieferer die günstigen Kostenstrukturen in MOE-Ländern nutzen. Mittlerweile verfügen ein Drittel der deutschen Zulieferer über Standorte in Mittel- und Osteuropa. Im Jahr 2005 entfielen innerhalb Europas 61 von 84 grenzüberschreitenden Investitionen in neue Zulieferstandorte auf die Länder Tschechien, Polen, die Slowakei und Ungarn (Ernst & Young 2006: 14).

Um die Strategie des Teilebezugs, die Lieferantenauswahl sowie die Beschaffungs- und Logistikkonzepte von OEM an ihren osteuropäischen Standorten näher zu qualifizieren, werden im Folgenden zwei Beispiele aus Ungarn und der Slowakei näher skizziert:

A. Audi Hungaria Motor Kft. (AHM), Werk Győr. Das 1993 angesiedelte Werk von Audi in Győr ist die zentrale Fertigungsstätte für die Audi-Motorenproduktion. Seit 1998 ist es auch Endmontagewerk für die Audi TT-Modelle sowie seit 2005 Werkzeugbau-Standort (Pressteile für die TT-Modelle). AHM beschäftigt am Standort mehr als 5.000 Mitarbeiter. Die mittelbaren Beschäftigungseffekte von AHM werden auf 2.700 Beschäftigte direkt bei den Audi-Lieferanten in Ungarn und weitere 7.500 Beschäftigte bei Lieferanten außerhalb Ungarns beziffert.

Die Fertigungstiefe im Motorenbereich umfasst in umfangreichem Maße die mechanische Bearbeitung von Komponenten (Kurbelwelle, Pleuel, Nockenwelle, Zylinderkopf und Zylinderkopfgehäuse), die Montage der Motoren sowie die Motorenprüfung (Kalt- und Heisstest). Die Wertschöpfung bei AHM beträgt 25 %. Seit 2001 besteht ein kleines Entwicklungszentrum für Motorentechnologie mit 100 Beschäftigten, das in den FuE-Verbund der Audi-Motorenentwicklung (Ingolstadt – Neckarsulm – Győr) eingebunden ist und für die Serienentwicklung der Aggregate zuständig ist. AHM bezieht von 545 sogenannten Aggregatlieferanten Teile für die Fertigung, die Fertigungsmaterial/Serienteile im Wert von 1,4 Mrd. EUR pro Jahr zuliefern. 71 % des Volumens wird aus Deutschland, 15,5 % aus dem restlichen Westeuropa und 6,5 % aus Osteuropa und 6 % aus Ungarn selbst bezogen. Abnehmer der Motoren sind Audi/D (40 %), VW/D (35 %) und Skoda/Tsch (12 %). Von 48 ungarischen Unternehmen, die in der Lieferdatenbank von VW (zentraler Einkauf) gelistet sind, werden 16 als Serienlieferanten von AHM, 12 weitere als Serienlieferanten für andere Konzerngesellschaften geführt. Insgesamt handelt es sich bei den Zulieferern stark um Serienlieferanten mit ausländischen Muttergesellschaften, die sich in Ungarn angesiedelt haben, um die Audi-Fertigung in Győr zu beliefern. (Interviews und Präsentationen AHM Januar und Juli 2006)

B. Volkswagen Slovakia, a.s., Werk Bratislava. Der Ausbau der slowakischen Automobilindustrie über den engen VW-Verbund hinaus begann erst nach 1998 durch gezielte Investitionen in den VW-Lieferantenpark und mit der Ansiedlung internationaler Zulieferer durch VW für die Polo-Montage ab 2001 und dem Anlaufen des Geländewagens Touareg ab 2002. VW strebt aktuell danach, den Just-in-Time-Anteil (JiT) des Werks Bratislava, der im Mai 2006 z.B. für den Touareg bei 50,1 % lag, weiter zu erhöhen. Parallel dazu sollen die slowakischen/tschechischen Zulieferungen zulasten der deutschen bzw. westeuropäischen (z.B. Polo 14,4 % aus Deutschland und 26,1 % aus Spanien) gesteigert werden. Merkmal der JiT-Lieferanten in den mittlerweile drei Zulieferparks um das VW-Werk in Bratislava ist die geringe Wertschöpfung (überwiegend zwischen 15 und 20 %) und eine in der Regel nicht vorhandene Forschung und Entwicklung. Oft wird nur für ein bestimmtes Modell montiert. Bei Zulieferansiedlungen in der Region handelt es sich ebenfalls um internationale Zulieferer, die den Produktionsstandort Slowakei für den Export in andere osteuropäische Automobilstandorte nutzen.

Angesichts der dargestellten Beschaffungs- und Lieferstrukturen der beiden osteuropäischen Werke wird die zentrale Rolle der Konzernbeschaffung und die Nutzung der bestehenden Lieferantennetzwerke – in Verbindung mit dem Follow-sourcing – deutlich (vgl. auch Rozeik 2007). Osteuropäische Zulieferer können nur in sehr begrenztem Umfang und mit hohen Voraussetzungen in diese Netzwerke eindringen. Trotz der mit den dargestellten Verflechtungen hohen Logistikkosten bleibt die Nutzung lokaler Wertschöpfung weitgehend auf die angestammten und großen Zulieferer beschränkt, die ebenfalls in Osteuropa Fertigungsstätten aufgebaut haben. In hohem Maße werden Teile und Komponenten noch aus Deutschland zugeliefert.

Vor dem Hintergrund dieser industriellen Entwicklung in Ost- und Mitteleuropa ist die These einer „Karawane der deutschen Zulieferer“ (vgl. Becker 2005: 235 f.) zu diskutieren. Sie meint zum einen, dass die Autozulieferer vor allem aufgrund der Lohnkostenvorteile in den 1990er Jahren nach Ostdeutschland kamen aber inzwischen in die noch weit günstigeren Niedriglohnstandorte ziehen, speziell in den sogenannten „zweiten Gürtel“ der Verlagerung, d.h. nach Rumänien, Bulgarien, Moldawien und Weißrussland, bzw. in die Ukraine und dem Baltikum. Angesichts einer noch geringen Erhöhung der Innovationskraft (Winter 2006) und anderer Handlungskapazitäten, interessieren die MOE-Staaten weiterhin vor allem in dieser Hinsicht.

Hierbei ist zunächst die Auswirkung von Local-Content-Quoten zur berücksichtigen, die von den OEM auch an Zulieferer herangetragen werden, um die OEM-eigenen Low-Cost-Beschaffungsquoten zu erfüllen. Dies kann zu Verlagerungen führen, selbst wenn die Zulieferer keine erwähnenswerten Kostenvorteile realisieren können (Kinkel/Zanker 2007: 13). Davon unabhängig können die Verlagerungstendenzen unterschieden werden nach Typen der ostdeutschen Automobilunternehmen bzw. -betriebe, die hier in Anlehnung an Richter/Reichelt (2004) gebildet werden:

Unternehmen, die im Transformationsprozess von der Treuhandanstalt an große und internationale Zulieferer (GKN, Autoliv, Johnson Controls etc.) übertragen worden sind. Bei diesen Unternehmen wurden im Verlauf der 1990er Jahre hohe Kapitalinvestitionen getätigt und moderne Produktionssysteme installiert. Diese Unternehmen sind derzeit fest an OEM in Ost- und Westdeutschland angekoppelt; Verlagerungen sind maximal bei einigen Standardteil-Fertigungen zu erwarten.

Neugründungen internationaler Zulieferer aus Gründen des Follow-Sourcing (GM, VW – vor allem aber BMW, Porsche). Diese Unternehmen bzw. Betriebe sind stark von der werksnahen Zulieferung abhängig, so dass eine Verlagerung kaum in Frage kommt.

Aus- und Neugründungen ehemaliger Kombinatsteile durch ostdeutsche Manager. Diese Unternehmen ähneln stark den Produktionsbeziehungen der ersten Gruppe, auch wenn sie nicht deren Verflechtungsgrad mit (ost-)deutschen OEM erreichen. Auch hier sind Verlagerungen nur für einfache Teileproduzenten zu erwarten.

Neugründungen internationaler, zumeist westdeutscher Zulieferer aus Kosten- und Subventionsgründen. Diese Unternehmen versuchen ihre günstigen Standortbedingungen mit Öffnungsklauseln des Flächentarifs etc. und unter Androhung von Verlagerungen zu verlängern. Hier ist am ehesten damit zu rechnen, dass es nicht nur bei einer Androhung der Verlagerung bleibt.

Je später die Unternehmen nach Ostdeutschland gekommen sind und je selektiver diese Lokalisierung durch Kostenvorteile motiviert war, desto eher ist mit einer Verlagerung zu rechnen. Im Vergleich zur westdeutschen Zulieferindustrie ist die Anzahl von Fällen der Produktionsverlagerung sowie auch von Auslandsinvestitionen aus Ostdeutschland deutlich geringer als aus Westdeutschland (DIHK 2006; Ahlers et al. 2007). Umgekehrt konnte Ostdeutschland von der Verlagerung westlicher Automobilzulieferer nach Mittel- und Osteuropa nur wenig profitieren. Diese Welle von Verlagerungen ist in der Art des „Frosch-Sprungs“ über Ostdeutschland hinweggegangen, und sie offenbart im Sinne entgangener Investitionen Attraktivitätsdefizite des Standorts.

4.3. Forschung und Entwicklung

Dass Innovationen ein entscheidender Entwicklungsmotor der Automobilindustrie sind, wurde bereits an mehreren Stellen dieser Studie deutlich. Im internationalen Vergleich von FuE-Aktivitäten zählt der Fahrzeugbau zu den Wirtschaftszweigen der „Hochwertigen Technologiegüter“ (d.h. eine FuE-Intensität von 3,5 % bis 8,5 %). Zusammen mit den Wirtschaftszweigen der „Spitzentechnologie“ (FuE-Intensität über 8,5 %) bilden diese Wirtschaftszweige den „forschungsintensiven Sektor“ der Industrie (Legler u.a. 2006: 54). Der Automobilbau bildet eine entscheidende Stütze für die Stärke des deutschen Innovationssystems, das in einer Kombination von neuen Spitzentechnologien und angestammten Kompetenzen liegt (ebenda: 60 f.).

Die FuE-Intensität im deutschen Automobilbau ist in der Zeit von 1995 bis 2003 stetig gestiegen. Im Jahr 2003 erreichte der Anteil der FuE-Aufwendungen am Umsatz eine Größe von 7,4 %, der Anteil des FuE-Personals an den Beschäftigten 9,7 %. Auffällig sind die höheren Werte für die Hersteller von Teilen und Zubehör im Vergleich mit den Herstellern von Kraftwagen und Kraftwagenteilen. Hier bestätigt sich die These von der Verlagerung von FuE-Leistungen an die Zulieferer.

Die Anteile der Automobilindustrie an den FuE-Ausgaben und am Personal sind in den letzten Jahren deutlich gestiegen, so dass im Jahr 2005 die Automobilindustrie 36,9 % (= 16,0 Mrd. Euro) der industriellen FuE-Ausgaben und 31,0 % (= 82.837 Beschäftigte) des industriellen FuE-Personals repräsentierte (Stifterverband 2005). Nach der letzten Veröffentlichung des Stifterverbandes wird das Volumen der FuE-Ausgaben der Automobilindustrie für das Jahr 2006 auf 15,9 Mrd. EUR (36,2 % Anteil an den FuE-Ausgaben des Verarbeitenden Gewerbes) geschätzt (Stifterverband 2006).

Diese hohe Forschungsintensität ist jedoch ein reines Phänomen einiger westdeutscher Standorte und findet sich in keiner Weise in Ostdeutschland. Hier ist der geringe Besatz an FuE-Personal vielmehr in die Stagnation der gesamten Industrieforschung in Ostdeutschland einzuordnen. So zählten nach dem dramatischen Abbau in den frühen neunziger Jahren 1995 nur noch 32,6 Tausend Personen zum FuE-Bereich; dies waren 11,5 % des gesamtdeutschen Personals (Grenzmann 2006). Die internen FuE-Aufwendungen stiegen in einem verhaltenen Aufholprozess von 1995 bis 2001 um 59 % auf 3,5 Mrd. Euro, sanken jedoch bis 2003 wieder auf 3,2 Mrd. Euro ab. Parallel stieg das FuE-Personal in Ostdeutschland bis zum Jahr 2001 (36,9 Tausend Personen, 12 %), um bis 2004 wieder auf 30,4 Tausend Beschäftigte zu sinken. Ostdeutschland hat damit nur noch einen Anteil von 10,2 % am FuE-Personal des Verarbeitenden Gewerbes in Deutschland.

Auch für die Automobilindustrie gilt, dass die großen FuE-Bereiche sich weiterhin in den alten Bundesländern befinden. Im Bericht der EuroNorm GmbH über die FuE-Potenziale im Wirtschaftssektor der Neuen Bundesländer wird die Forschungstätigkeit des Fahrzeugbaus dokumentiert (Konzack/Horlamus/Herrmann-Koitz 2006: 105–111). Hier ist allerdings die Bedeutung der Schienenfahrzeugindustrie innerhalb des Fahrzeugbaus zu berücksichtigen. Da für Brandenburg der größte FuE-Besatz ausgewiesen wird und dieses Bundesland der Sitz des Schienenfahrzeugherstellers Bombardier ist, kann davon ausgegangen werden, dass die Schienenfahrzeugindustrie einen signifikanten Einfluss auf die Datenlage hat. Die Untersuchung belegt in jedem Fall, dass nur eine geringe Zahl von Fahrzeugbau-Unternehmen in Ostdeutschland kontinuierlich FuE betreibt. Dabei ist die Zahl von 56 Unternehmen im Jahr 2000 auf nur noch 37 Unternehmen im Jahr 2005 gesunken. Insgesamt konnten nur 1.268 FuE-Beschäftigte im ostdeutschen Fahrzeugbau für das Jahr 2005 erfasst werden. Bezogen auf das Jahr 2004, in dem der Forscherbesatz in Ostdeutschland fast identisch war, waren etwa 1,3 % des FuE-Personals im Fahrzeugbau in den Neuen Bundesländern ansässig. Damit liegt die FuE-Beschäftigung trotz eines zwischenzeitlichen Anstiegs bis 2003 wieder unter dem Niveau des Jahres 1995! Insgesamt korrespondiert die dynamische Entwicklung der Produktionskapazitäten in den neuen Bundesländern in keiner Weise mit den FuE-Kapazitäten (Konzack/Horlamus/Herrmann-Koitz 2006: 106).

Nicht ungewöhnlich ist die Konzentration der FuE-Aktivitäten auf die Unternehmen mit 250 und mehr Beschäftigten – auf sie entfallen 89 % des gesamten FuE-Aufwandes. Aber auch der Potenzialverlust von FuE-Personal in der ersten Hälfte dieses Jahrzehnts in Höhe von –30,8 % spielte sich wesentlich in den größeren Unternehmensklassen ab. Insbesondere die Halbierung des FuE-Personals in Großunternehmen seit 2001, die auch derzeit noch 57 % des FuE-Personals auf sich vereinigen, hat zur Reduzierung von Forschungskapazitäten beigetragen. Analog haben sich die FuE-Aufwendungen im Fahrzeugbau zwischen 2000 und 2005 um 26,1 % auf 143,7 Mio. Euro verringert. Sie belaufen sich damit auf weniger als 1 % der FuE-Aufwendungen der gesamten Branche in Deutschland. Hierbei ist die Dominanz der Großunternehmen mit mehr als 500 Beschäftigten noch deutlicher; sie verausgabten 89 % der FuE-Aufwendungen im Fahrzeugbau.

Mit dieser Entwicklung war auch eine deutliche Verschiebung des Verhältnisses von internen zu externen FuE-Aufwendungen verbunden: Im Jahr 2000 war dieses Verhältnis noch intern 80,7 % zu extern 19,3 %; im Jahr 2005 demgegenüber 50,9 zu 40,1 %, d.h. es wurden von Unternehmen der neuen Bundesländer zunehmend FuE-Aktivitäten nach außen vergeben.

Die Einzeldaten für die Bundesländer und die Jahre 1999 bis 2003 sowie die Verteilung der FuE-Beschäftigten auf die Bundesländer für das Jahr 2003 sind in der Abbildung 13 zusammenfassend dargestellt. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die veröffentlichten Beschäftigtendaten aus Geheimhaltungsgründen für einzelne Bundesländer wie Bremen, Hamburg, Saarland und Thüringen gar nicht ausgewiesen werden – für andere Bundesländer nur für bestimmte Jahre.

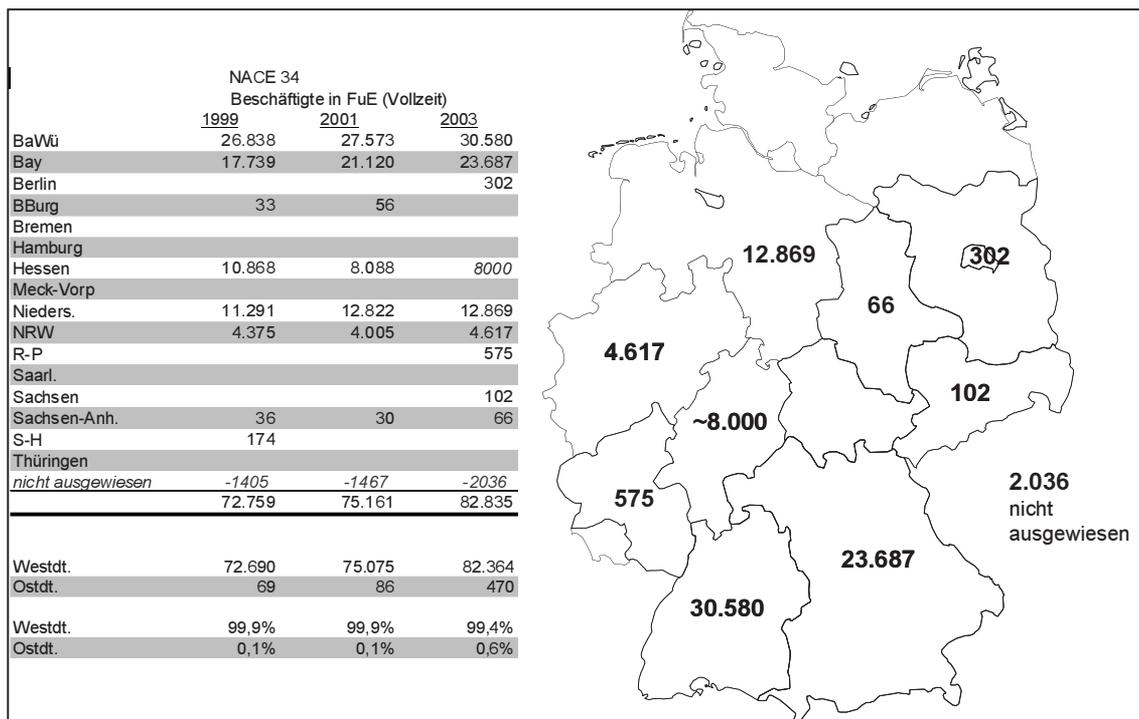
Im Gegensatz zur regionalen Verteilung der Produktionsstandorte von OEM und Zulieferern entfällt der größte Anteil der FuE-Beschäftigten auf das Land Brandenburg (42,6 %). Es folgen Sachsen (33,5 %), Thüringen (9,2 %), Ost-Berlin (7,3 %), Mecklenburg-Vorpommern (3,7 %) und Sachsen-Anhalt (3,7 %).

Ein leicht höherer Besatz an FuE-Beschäftigten im ostdeutschen Fahrzeugbau ergibt sich, wenn die funktionale Betrachtung in der Differenzierung nach Franz J. Bade (1987) herangezogen wird (vgl. Kapitel 3, Abschnitt 5). Basis ist die Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die von Bade nach ausgeübten Funktionen im Unternehmen ermittelt werden. Im Jahr 2005 waren in Deutschland 53.168 Beschäftigte in der Automobilindustrie im FuE-Bereiche tätig, davon waren 1.978 Tausend in Ostdeutschland beschäftigt. Dies ergibt einen Anteil von 3,7 % an den Beschäftigten in Deutschland. Der größte Teil davon entfällt auf Sachsen (649 Beschäftigte bzw. 32,8 %),

gefolgt von Brandenburg (537 Beschäftigte bzw. 27,1 %) und Thüringen (352 Beschäftigte und 17,8 %). Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern rangieren am unteren Ende der Rangliste. Auch diese Zahlen verdeutlichen noch einmal das sehr niedrige Niveau an FuE-Arbeitsplätzen der ostdeutschen Automobilindustrie, wie auch die relativ starke Stellung Sachsens innerhalb Ostdeutschlands.

Abbildung 13: FuE-Beschäftigte im deutschen Fahrzeugbau nach Bundesländern

(Quelle: EUROSTAT, Stifterverband, z.T. eigene Abschätzungen)



Angesichts des geringen FuE-Potenzials im ostdeutschen Fahrzeugbau kann es nicht verwundern, wenn nur im geringen Grad Neuerungen der Automobilindustrie aus dem Osten der Republik kommen. Auch wenn Innovationen bekanntlich nicht nur vom hauptamtlichen FuE-Personal ausgehen, sondern durchaus „on the job“ entstehen können, wie es insbesondere in mittelständischen ostdeutschen Unternehmen praktiziert wird, ist nicht mit einem schnellen Aufbau von Innovationspotenzialen zu rechnen. Dies wird besonders deutlich, wenn man sich die Innovationsleistungen ostdeutscher Werke der großen OEM betrachtet. Sie stellten und stellen Schwerpunkte der Innovation der Produktions- und Arbeitsorganisation dar. VW, Opel, BMW wie auch Porsche nutzen Ostdeutschland als Experimentierfeld für neue Werksstrukturen und Fertigungsprozesse. Damit erschöpft sich jedoch das Innovationspotenzial, es findet keine funktionale Erweiterung hin zu Produktinnovationen statt. Diese Blockade soll abschließend am Beispiel von VW illustriert werden.

Das ab 1990 errichtete VW-Werk in Mosel wurde mit einer geringen Wertschöpfung und einem hohen Bezug von vorgefertigten bzw. vormontierten Systemgruppen angelegt. Erstmals bei VW gab es in einem neuen Werk keine Lager und keine Vormontagen. Damit erhielten die Zulieferer und die Materialversorgung einen zentralen Stellenwert. Zur Sicherstellung der Versorgung insbesondere mit Zukaufteilen wurden Beschaffungskonzepte wie Just-in-Time/Just-in-Sequence (JiT/JiS), Materialversorgungszentren sowie Direktbelieferung geplant und realisiert. Das neue Werk in Mosel wurde mit klar begrenzten Funktionen in den VW-Konzernverbund integriert. Die Planung und Versuchseinrichtung, die Labors und Prüfstände wurden aus Wolfsburg gelenkt, und es wurde strikt auf die Vermeidung von Doppelentwicklungen geachtet.

Heute im Jahr 2007 kann festgestellt werden, dass eine Funktionserweiterung des Werkes Mosel nicht stattgefunden hat. Im Hinblick auf die logistischen Strukturen der JiT-Belieferung aus den nahegelegenen Zulieferwerken und dem Versorgungszentrum bleibt festzuhalten, dass diese Praxis eingeübt ist und ausgebaut wurde. Die Zahl der Module wurde weiter erhöht und beläuft sich seit 2006 auf 15 Module für den Passat und 14 Module für den Golf (VW-Sachsen 2006). Dagegen ist die Forschung und Entwicklung bei VW nach wie vor zentral in Wolfsburg angesiedelt. Sofern Innovationsprozesse durch Volkswagen Sachsen begleitet werden, handelt es sich um partielle Unterstützungen mittelständischer Unternehmen, die vor allem im Rahmen regionaler Cluster- und Netzwerk-Initiativen („Stammtische“) durchgeführt werden.

5. Schlussfolgerungen

5.1. Fazit der Analyse

1. Automobilindustrie Ostdeutschland: spätes Einschwenken auf einen Wachstumspfad

Die heutige Automobilindustrie Ostdeutschlands baut auf einem dramatischen industriellen Umbruch in der ersten Hälfte der 1990er Jahre auf. In der Transformationsphase wurden die Automobilwerke der DDR von der Treuhandanstalt geschlossen; die überkommenen Liefer- und Kooperationsstrukturen der Industrie wurden aufgelöst. Erst mit der Investition von VW in Zwickau, Opel in Eisenach und Daimler-Benz in Ludwigsfelde, die auch industriepolitisch begleitet wurde, lokalisierten sich Konzerne an den traditionellen Standorten der Automobilindustrie. Die ostdeutsche Automobilindustrie wurde damit auf den Charakter von Montagewerken reduziert, in denen zumindest die individuellen Arbeitsqualifikationen branchenintern genutzt wurden.

Die gesamte Branche einschließlich der Zuliefererunternehmen befand sich bis in die Mitte der 1990er Jahre in einem Schrumpfungsprozess; erst 1996 wurde der niedrigste Stand der Beschäftigten erzielt. Im Umkreis der großen Montagewerke siedelten sich in diesem Zeitraum Zuliefererbetriebe an, die jeweils im direkten Bezug zu diesen Werken standen. In der zweiten Hälfte der 1990er Jahre konnten in unterschiedlichen Branchenzweigen verzelte Zuliefererbeziehungen zu Finalisten an westdeutschen Standorten geknüpft werden. Auf der Basis der modernen Fertigungsanlagen und -organisation in den ostdeutschen Finalwerken von VW, Opel und Daimler-Benz konnten die Werke in den konzerninternen Wettbewerben im Verlauf der 1990er Jahre die Modelpalette und die Stückzahlen vergrößern. Die Beschäftigung in den Finalwerken wurde schrittweise ausgedehnt. Auf diesem Sockel aufbauend, kam es zu einer Welle von Neugründungen mit der Inbetriebnahme der Final- bzw. Motoren-Werke von Porsche in Leipzig (2002), von VW in Dresden (2002) und Stollberg (2004), von DaimlerChrysler/Mitsubishi in Köllda (2003) und von BMW in Leipzig (2004). In diesem Zuge sind weitere nationale und internationale Zuliefererbetriebe nach Ostdeutschland gekommen, so dass sich zunehmend eine differenzierte Zuliefererlandschaft mit einem pluralen Kundenstamm entwickelt. 2006 waren laut Industriestatistik des Statistischen Bundesamtes 264 Betriebe mit 51,2 Tausend Arbeitnehmern und einem Umsatz von 17,1 Mrd. € in den neuen Bundesländern tätig.

Insgesamt kann in den letzten Jahren von einer dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung gesprochen werden. Der Umsatz der ostdeutschen Kernbranche der Automobilindustrie hat sich seit 1995 bis 2005 um 260 % gesteigert, die Beschäftigung nahm im gleichen Zeitraum um 115 % zu. Die Automobilindustrie ist damit zu einem auffälligen Beispiel für eine partielle Reindustrialisierung in Ostdeutschland geworden.

2. Im Windschatten beschleunigt

Der Vergleich für den Zeitraum 1995 bis 2006 zeigt, dass die Entwicklung in Ostdeutschland sich nach allen wesentlichen Kennzahlen wie dem Umsatz, den Betrieben, der Beschäftigung und der Lohn- und Gehaltssumme signifikant positiver entwickelt hat als in Westdeutschland. Ostdeutschland hat nicht nur die positive Konjunktur

der Automobilindustrie im Gesamttraum Deutschland nachvollzogen, sondern es ist ein spezifischer regionaler Wachstumsschub entstanden. Auch angesichts dieser erfreulichen Entwicklung müssen allerdings die Größenverhältnisse zwischen der west- und ostdeutschen Automobilindustrie beachtet werden. Der Umsatzanteil Ostdeutschlands an der deutschen Automobilindustrie hat sich von 2,9 % im Jahr 1995 auf 5,8 % im Jahr 2006 verdoppelt. Der Beschäftigungsanteil hat sich auf 6,6 % fast verdoppelt. Trotz eines Bedeutungsgewinns in den vergangenen Jahren hat Ostdeutschland als Ganzes betrachtet noch nicht die Stellung eines der großen westdeutschen Automobil-Bundesländer erreicht. Die ostdeutsche Wachstumsdynamik ist insgesamt als ein abgeleiteter Effekt aus der Expansion der westdeutschen Automobilindustrie zu sehen. Sie lokalisiert neue Produktionskapazitäten in Ostdeutschland vor allem aufgrund der allgemeinen Standortbedingungen (Lohnkosten, guter Qualifikationsstand und Flexibilität der Arbeitnehmer, Subventionen aufgrund des Status als EU-Ziel-1-Fördergebiet, modernisierte Infrastruktur). Diese Standortbedingungen haben auch bei der Modernisierung und Flexibilisierung der Produktionsstandorte geholfen, die innerhalb der Automobilkonzerne vordere Plätze im Produktivitätsvergleich einnehmen. Dies alles zeigt jedoch, dass der relative Erfolg der Automobilindustrie in Ostdeutschland mit einem hohen Druck auf die Beschäftigten einher geht und sich auf einem labilen Wachstumspfad befindet, dessen Faktoren in starkem Maße von außen bestimmt werden.

3. Geringe Betriebsgrößen, Werkbänke und externe Abhängigkeiten

Die Zahl der Betriebe in der ostdeutschen Automobilindustrie ist seit dem Tiefstand von 1996/97 bis zum Jahr 2006 um knapp 80 % gewachsen. Allerdings ist der Industriezweig in Ostdeutschland weiterhin durch eine andere Betriebsstruktur als in Westdeutschland geprägt. Mit 194 Personen sind die Betriebe im Jahr 2006 im Durchschnitt erheblich kleiner als in Westdeutschland (698 Personen pro Betrieb). Nur Berlin, das über ein Motorenwerk von DaimlerChrysler (demnächst Daimler AG), aber nur über wenige Zulieferer verfügt, nimmt mit einer durchschnittlichen Betriebsgröße von 444 Beschäftigten eine Sonderstellung ein. Hier zeigt sich, dass die ostdeutsche Zuliefererindustrie eben nicht das Ergebnis eines jahrzehntelangen Wachstumspfades unter dem Schirm einiger Automobilproduzenten ist. Die Zuliefererindustrie wird von Betriebsniederlassungen westdeutscher bzw. internationaler Konzerne dominiert, die auf spezielle Aufträge in Ostdeutschland beschränkt sind. Soweit es sich um selbständige Unternehmen in Ostdeutschland handelt, stehen sie in der Zuliefererkette in den hinteren Gliedern. Immerhin haben sich die Betriebsgrößen in den vergangenen Jahren angenähert. Während sie in Ostdeutschland um die Hälfte gestiegen ist, ist sie in Westdeutschland um 10 % gefallen.

Der Charakter der ostdeutschen Standorte als reine Fertigungsstätten hat sich im Vergleich zu Westdeutschland in den vergangenen zehn Jahren noch erhöht. Das Arbeitsvolumen wurde im Jahr 2004 von rund 81 % Arbeitern und 19 % Angestellten geleistet. Damit hat sich der Anteil der Arbeiter um etwa vier Prozent vergrößert. In Westdeutschland ist die Arbeiterquote dagegen von 1995 bis 2004 um fünf Prozent auf 69 % gefallen. Der Abstand zwischen den Arbeiterquoten in West- und Ostdeutschland hat von 3,3 % im Jahr 1995 auf 12,1 % im Jahr 2004 kontinuierlich zugenommen. Während die dispositiven Funktionen der Automobilindustrie in Westdeutschland ausgebaut werden, expandieren in Ostdeutschland vor allem die repetitiven Tätigkeiten.

Mit dem Transfer von Ausbildungs- und Sozialinstitutionen nähert sich die ostdeutsche Beschäftigungsstruktur der Automobilindustrie an die westdeutschen Merkmale an. In der Altersstruktur haben sich die Anteile der oberen Altersklassen in beiden Teilgebieten erhöht, insgesamt existieren keine gravierenden Unterschiede zur westdeutschen Altersstruktur mehr. Bei den Ausbildungsstrukturen ist der Anteil von Facharbeitern in Ostdeutschland bei etwa 70 % geblieben, während sich der Anteil in Westdeutschland leicht um 3 % auf 60 % im Jahr 2005 gesenkt hat. Der Anteil der ungelernten Beschäftigten in Ostdeutschland beträgt mit 8,7 % im Jahr 2005 weiterhin nur die Hälfte des westdeutschen Anteils der Ungelernten. Die Beschäftigtenanteile mit Hochschulabschlüssen haben sich in beiden Landesteilen leicht erhöht, diese Intellektualisierung der Beschäftigten findet jedoch eher im Westen statt. Während Ostdeutschland vor zehn Jahren noch über ein Prozent mehr Hochschulabschlüsse in der Automo-

bilindustrie als in Westdeutschland verfügte, liegt jetzt Westdeutschland zwei Prozent vor Ostdeutschland. Hierin drückt sich das stärkere Wachstum von Angestellten in Westdeutschland aus.

4. Outsourcing und Restrukturierung der Zuliefererpyramide

In der Automobilindustrie ist seit vielen Jahren das Bemühen der OEM zu Straffung und Vereinfachung ihrer Zuliefererbeziehungen zu beobachten. Wesentliches Mittel ist die Verringerung der 1-tier-supplier, die wiederum dazu angehalten werden, die Zahl ihrer 2-tier-supplier zu verringern (single-sourcing-Strategie). Gleichzeitig wurden vermehrt Wertschöpfungsanteile kostensenkend an die Zuliefererunternehmen übertragen. Ermöglicht wird diese Strategie durch eine Definition von Systemen und Modulen und eine starke Einbindung der Zulieferer in den Konstruktions- und Fertigungsprozess. Im Ergebnis dieser optimierten und hierarchisierten Zuliefererpyramide nehmen die Aktivitäten von System- und Modulherstellern zu. Trotz des Einflusses der Eröffnung neuer Finalwerke, die zu einer Erhöhung der Beschäftigtenzahl bei den ostdeutschen Endproduzenten um 200 % geführt hat, bilden sich diese Prozesse auch in der Statistik ab. In Ostdeutschland ist von 1995 bis 2006 eine Zunahme der Teile-/Zubehörhersteller um 125 % und eine Zunahme ihrer Beschäftigten um 150 % zu beobachten gewesen. Demgegenüber haben Karosserie/Aufbauten-Hersteller bis 1997 abgenommen. Auch wenn ihre Zahl danach wieder zunahm, liegt sie 2006 noch immer 11 % geringer als 1995. Die Beschäftigung hat sich bis 1999 stark verringert und liegt nun wieder auf dem gleichen Niveau von 7 Tausend Beschäftigten wie im Jahr 1995.

5. Fortgesetzte Innovationsschwäche

Die hohe Innovationsintensität in der Automobilindustrie macht die Innovationskapazität zu einem Schlüssel für den langfristigen Erfolg von Unternehmen der Branche. Die generelle Schwäche von Forschung und Entwicklung in Ostdeutschland fällt innerhalb der Automobilindustrie besonders dramatisch aus. Es werden nur 1 % aller Aufwendungen für Forschung und Entwicklung der deutschen Automobilindustrie in den neuen Bundesländern ausgegeben, und hier befindet sich auch nur etwas über 1 % aller FuE-Arbeitsplätze. Entsprechend niedrig ist auch der Besatz mit Ingenieurdienstleistungsfirmen. Diese niedrigen Werte im Unternehmenssektor haben sich in den vergangenen Jahren nicht erhöht. Allerdings ist eine Reihe von universitären und außeruniversitären Forschungseinrichtungen mit Automobil-Kompetenz in den ostdeutschen Bundesländern tätig. Erste Initiativen zur Verbindung zwischen Wissenschafts- und Wirtschaftspotenzialen in Ostdeutschland existieren, werden aber durch den repetitiven Charakter der Tätigkeiten in den Industrieunternehmen begrenzt. Ohne externe Impulse ist mittelfristig nicht damit zu rechnen, dass sich die automobilbezogene Innovationskapazität im Unternehmenssektor nennenswert erhöht.

6. Steigender Druck auf Löhne und Beschäftigte

Die Arbeitskosten spielen bei den Kosten der Automobilindustrie eine immer geringere Rolle. So steigerte sich in den letzten Jahren der Anteil des Materialverbrauchs am Bruttoproduktionswert von 48 % auf 52 %. Das Tempo der technischen Erneuerung beschleunigte sich, d.h. der Anteil der Abschreibungen an der Bruttowertschöpfung hat sich in der deutschen Automobilindustrie in den vergangenen Jahren auf 20 % vergrößert. Insbesondere bei den Finalisten hat der Anteil der Abschreibungen auf mehr als ein Viertel des Bruttoproduktionswertes zugenommen. Umgekehrt hat sich der Anteil der Bruttolohn- und Gehaltskosten am Bruttoproduktionswert im gleichen Zeitraum von 19,4 % auf 14 % verringert. Der Grad der Automatisierung wird im deutschlandweiten Vergleich zum übrigen Verarbeitenden Gewerbe deutlich: Der Umsatz pro Unternehmen in der Automobilindustrie in Deutschland lag im Jahr 2004 fast zehnmal so hoch wie im Durchschnitt des Verarbeitenden Gewerbes, der Umsatz pro Beschäftigtem knapp ein Drittel über dem des Verarbeitenden Gewerbes. Bei beiden Kennzahlen hat sich der Abstand der Automobilindustrie gegenüber dem Verarbeitenden Gewerbe seit 1995 weiter erhöht.

Dieser verringerte Anteil der Löhne und Gehälter ist auch ein Ergebnis des „Aufbaus Ost“ in der deutschen Automobilindustrie: Durch die Vergrößerung der Beschäftigung in Ostdeutschland bei einer Fortsetzung des niedrigen

Lohnniveaus verringern sich die Lohn- und Gehaltskosten für die gesamte Automobilindustrie. Insgesamt bleiben die Verdienste in Ostdeutschland unter dem Niveau Westdeutschlands: Zwar ist der Bruttomonatslohn der Arbeiter seit dem Jahr 1995 von 69 % auf 77 % des westdeutschen Niveaus gestiegen, die Bruttomonatsgehälter der Angestellten haben sich dagegen nur von 64 % auf 69 % erhöht. Zusammengenommen hat sich der Bruttomonatsverdienst der Arbeitnehmer in der ostdeutschen Automobilindustrie, der bereits im Jahr 1998 auf 72 % gestiegen war, in den letzten Jahren bei Werten um die 70 % eingependelt, d.h. ein Konvergenzprozess findet seither nicht mehr statt. Diese Differenz zwischen Ost und West drückt sich auch darin aus, dass Ostdeutschland im Jahr 2005 einen Beschäftigungsanteil von 6,2 %, aber nur einen Anteil an der gesamtdeutschen Lohn- und Gehaltssumme von 4,2 % hatte. Neben den Unterschieden in den Monatsverdiensten ist dieser Unterschied auch dem niedrigeren Anteil der Angestellten in der ostdeutschen Industrie geschuldet. Schließlich haben die unterschiedlichen Betriebsgrößen einen relevanten Einfluss auf die Löhne und Gehälter. Die durchschnittlichen Personalkosten in der gesamten Automobilindustrie betragen im Jahr 2004 62,0 Tsd. €. Dabei realisierten Betriebe mit 1.000 und mehr Beschäftigten ein doppelt so hohes Durchschnittseinkommen wie Kleinbetriebe mit bis zu 49 Beschäftigten. Da die Betriebe der ostdeutschen Automobilindustrie nur etwas mehr als ein Viertel der westdeutschen Betriebsgröße erreichen, ist dieser Faktor mitverantwortlich für das geringere Einkommen der ostdeutschen Beschäftigten.

Schließlich ist auf einen anderen Konvergenzprozess zu verweisen: die Annäherung der westdeutschen Lohn- und Gehaltsquote an das ostdeutsche Niveau. Aufgrund der niedrigeren Löhne und der nach 1990 bereits umfassend modernisierten Produktionsstruktur lag die Lohn- und Gehaltsquote, d.h. der Anteil der Lohn- und Gehaltssumme am Umsatz, in Ostdeutschland bereits vor zehn Jahren um sechs Prozent unter der westdeutschen Quote. In beiden Teilgebieten wurde die Lohn- und Gehaltsquote seitdem gesenkt; an den westdeutschen Standorten geschah dies jedoch doppelt so stark, so dass sich die Differenz bis zum Jahr 2005 auf zwei Prozent verringert hat.

7. Regionale Einkommensunterschiede

Die unterschiedlichen Tarifverträge, Mitgliedschaften in der Tarifgemeinschaft sowie Betriebsgrößen führen zu einer starken räumlichen Differenzierung von Löhnen und Gehältern. Der durchschnittliche Bruttomonatsverdienst der Arbeitnehmer liegt in Berlin rund 800 € über dem Monatsverdienst in den ostdeutschen Flächenländern. Hierbei folgt Brandenburg auf dem zweiten Rang und mit geringem Abstand Sachsen. Deutlich auf dem letzten Platz liegt der Bruttomonatsverdienst der Arbeitnehmer in Sachsen-Anhalt. Die begrenzte Steigerung der durchschnittlichen Bruttomonatsverdienste in den vergangenen Jahren hat nicht geholfen, die Unterschiede zum Westniveau bzw. innerhalb der östlichen Bundesländer zu verringern. Der Bruttomonatsverdienst der Arbeitnehmer der Automobilindustrie lag in Berlin in den vergangenen Jahren nur noch 4–5 % unter dem Durchschnitt in Westdeutschland. Dagegen verfügten die Arbeitnehmer in der sachsen-anhaltinischen Industrie nur über knapp 60 % des Durchschnitts der westlichen Arbeitnehmer. Sachsen nahm mit einem Anteil von etwa 72 % einen mittleren Platz ein; in Thüringen erzielten die Arbeitnehmer etwa 66 % des Bruttomonatsverdienstes der Arbeitnehmer in Westdeutschland. Die regionalen Disparitäten in der Einkommensentwicklung scheinen sich in Ostdeutschland dauerhaft zu verstetigen.

8. Ungenügende regionalwirtschaftliche Verflechtung

Die Automobilindustrie nahm 2005 unter den Branchen des Verarbeitenden Gewerbes in Ostdeutschland den dritten Platz nach dem Umsatz, den vierten Platz nach der Beschäftigung und den sechsten Platz nach der Bruttolohn- und Gehaltssumme ein. Diese Platzierungen sind das Ergebnis einer dynamischen Entwicklung. Vom Jahr 1995 bis 2005 hat sich der Anteil der Automobil-Beschäftigten im Verarbeitenden Gewerbe in Ostdeutschland auf 7 % fast verdoppelt und der Anteil des Umsatzes ist um ein Drittel auf 9 % gesteigert worden. Mit den Lieferbeziehungen zu zahlreichen vorgelagerten Branchen wie dem Maschinenbau, der Metallindustrie und der Kunststoff- und Textilindustrie stabilisiert die Automobilindustrie die industrielle Entwicklung. Diese intersektoralen Beziehungen sind allerdings innerhalb der Region Ostdeutschland noch zu wenig entwickelt, wie zahlreiche Aussagen

von Unternehmensvertretern, Betriebsräten und Netzwerkmanagern in Ostdeutschland belegen. Teilweise ist dies die Folge der Transformationsperiode, in der Netze „zerrissen“ wurden, teilweise die Folge der kleinbetrieblichen Struktur in einem sich erst wieder neu etablierenden Industriezweig.

9. Autoland Sachsen – partielle Clusterbildungen

Aufgrund der historischen Tradition und der nach der Wende gelungenen Re-Industrialisierung von Automobilstandorten, aber auch aufgrund des differenzierten Besatzes mit Unternehmen der Metallbearbeitung, des Maschinenbaus und aus anderen Zuliefererbereichen konnte sich Sachsen als Automobilland in Ostdeutschland etablieren. Aufgrund der neueren Standortansiedlungen von BMW, Porsche und VW ist ein neues „Auto-Bundesland“ in Umrissen erkennbar. Mit 56 % der Unternehmen, 58 % der Beschäftigten und 61 % des Umsatzes in der Kernbranche des Automobilbaus führt Sachsen die ostdeutschen Bundesländer an. Hier hat sich seit 1995 die Zahl der Betriebe um die Hälfte erhöht, die Zahl der Beschäftigten um 150 % und der Umsatz um 350 %. Den zweiten Rang nimmt das Bundesland Thüringen ein. Hier wurde die Zahl der Betriebe und der Beschäftigten ebenfalls bis zum Jahr 2005 mehr als verdoppelt. Dagegen konnten Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern ihren niedrigen Bestand an Betrieben nur stabilisieren, in Berlin-Brandenburg liegt die Betriebszahl um 20 % unter dem Ausgangsniveau. Bei den Beschäftigten zeigt Sachsen-Anhalt eine Aufwärtsbewegung, die Bundesländer Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern konnten ihre Beschäftigtenzahlen dagegen kaum halten. Bei einer kleinräumigeren Betrachtung ist es signifikant, dass sich das Beschäftigungsvolumen vor allem in den Raumordnungsregionen Westsachsen und Südwestsachsen ausgedehnt hat. Bereits seit Jahren bedeutsam ist das Beschäftigungspotenzial in den Regionen Chemnitz-Erzgebirge und Südthüringen. Für diese vier Raumordnungsregionen zeichnet sich ein dynamischer Prozess der Clusterbildung ab, gemeinsam vereinten sie im Jahr 2005 fast 54 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Automobilindustrie in Ostdeutschland.

10. Netzwerke im Aufbau

Regionale Netzwerke können helfen, die wirtschaftliche Verflechtung durch Kooperation und Koordination zu befördern. In den vergangenen Jahren hat sich in der ostdeutschen Automobilindustrie ein gemeinsames Problembewusstsein über die Notwendigkeit von funktionierenden Netzwerken entwickelt und die Gründung von Zulieferernetzwerken eingesetzt. Diese sind sowohl konzerngesteuert im regionalen Umkreis von Endherstellern als auch als bundesländerweite Netzwerke mit einer Mischung von KMU und Großunternehmen entstanden. Die Gründungsanlässe waren teilweise öffentliche Ausschreibungen zur Netzwerkbildung, teilweise die Initiative einzelner Endhersteller. Während die Branchennetzwerke in Sachsen und in Sachsen-Anhalt bereits seit 1999 arbeiten und einen beachtlichen Grad der Professionalisierung erreicht haben, befinden sich die Netzwerke in den anderen Bundesländern noch in einer Phase der organisationalen Stabilisierung und des Lernens. Die länderweiten Initiativen haben bislang vor allem im Bereich Standortmarketing und Kontaktabbau bei Endherstellern gearbeitet, insbesondere in Sachsen ist jedoch auch eine Reihe von Kooperationsprojekten in den Bereichen FuE, Produktion und Personalwirtschaft in Gang gebracht worden.

Die länderweiten Initiativen haben vor einem Jahr eine Dachorganisation, das Automotive Cluster Ostdeutschland mit Sitz in Leipzig gegründet, dessen thematischer Zuschnitt und finanzieller Unterbau sich noch im Aufbau befindet.

11. Zwischenresümee: Nicht „Sandwich“, sondern Teil des nationalen Clusters

In der Fachdiskussion wird häufig das Bild eines „Sandwichs“ bemüht, um die Position der ostdeutschen Automobilindustrie zu charakterisieren: Demnach ist die Branche in Ostdeutschland zwischen den etablierten Automobilzentren Westdeutschlands und den neuen Wachstumszonen und Niedriglohnstandorten in Mittel- und Osteuropa eingeklemmt. Ostdeutschland habe weder das Direktions- und Innovationspotenzial der einen Seite, noch die (Lohn-)kostenvorteile der anderen Seite anzubieten. Die Befunde unserer Untersuchung deuten darauf hin,

dass diese These – bei allen prekären Merkmalen der industriellen Entwicklung in Ostdeutschland – relativiert werden muss. Ostdeutschland ist nicht als dritter Standort neben Westdeutschland und Osteuropa zu betrachten, sondern als ein Teilelement des gesamtdeutschen Automobil-Clusters. Richtig ist, dass bei den OEM-Werken und Zulieferern die Einkaufs- und Verlagerungsentscheidungen vor allem an den westdeutschen bzw. ausländischen Standorten getroffen werden. Zudem sind nur geringe Marktzugänge und Innovationspotenziale festzustellen, so dass eine starke externe Abhängigkeit vorliegt. Dennoch ist die ostdeutsche Automobilindustrie nicht das Ergebnis verschiedener Investitionsprojekte aus reinen (Arbeits-)Kostengründen, sondern im Kern eine vorsichtige Ost-Ver-schiebung der deutschen Automobilunternehmen, die im Rahmen einer längerfristigen Expansion stattfand und die durch Kosten- **und** Qualitätsaspekte motiviert war und ist. Die ostdeutschen Standorte sind durch spezifische Direktions-, Zulieferungs- und Innovationsbeziehungen mit Westdeutschland verbunden, was ihre relative Labilität, aber auch ihre Stärke ausmacht. Insbesondere konnten in den letzten Jahren auch Produktionen aus dem Premium-Segment in den Neuen Bundesländern angesiedelt werden, womit Ostdeutschland auch mit den wesentlichen Wachstumsträgern der deutschen Automobilindustrie verbunden ist.

Die Ansiedlung der verschiedenen Hersteller VW/Porsche, BMW, Daimler und Opel und eine differenzierte Zuliefererindustrie in Ostdeutschland zum einen, die vielfältigen Lieferverflechtungen mit den MOE-Staaten zum anderen bieten darüber hinaus zunehmend die Grundlage für eine tragfähige industrielle Entwicklung.

Gleichzeitig wird die Ansiedlung von OEM-Werken in Ostdeutschland aus diesen Gründen wohl auf deutsche Produzenten begrenzt bleiben. Die westdeutschen Finalproduzenten sparen durch die Einbindung der ostdeutschen Werke in ihre Produktionsverbände Transaktionskosten, die andernfalls bei einer Produktion in den MOE-Staaten anfallen würden. Diese Vorteile können andere, z.B. asiatische Automobilhersteller mit einer Werkseröffnung in Ostdeutschland nicht im gleichen Maß erreichen, was das Ansiedlungspotenzial Ostdeutschlands begrenzt. Entsprechend haben mehrere internationale Volumenhersteller, deren Standortentscheidungen sehr stark kostenabhängig sind, in den vergangenen Jahren eher in die MOE-Staaten investiert. Gegenüber dieser allgemeinen Motivlage für Investitionsentscheidungen hängt der wirtschaftliche Erfolg des „Spielbeins“ Ostdeutschland von seiner Funktionalität für das „Standbein“ Westdeutschland ab. Diese Bewertung lässt die Gefährdung der ostdeutschen Standorte nicht kleiner erscheinen, sie kann jedoch präziser umrissen werden.

5.2. Möglichkeiten einer arbeitsorientierten Branchenstrategie

1. Leitbild: Standort der differenzierten und flexibilisierten Qualitätsproduktion

Das Leitbild für den Automobilbau in Ostdeutschland besteht in einer Weiterentwicklung hin zu einem Standort der industriellen Qualitätsproduktion mit hochwertigen Fertigungskompetenzen und einer integrierten Zuliefererstruktur. Bereits heute sind Ostdeutschland und vor allem das Bundesland Sachsen wichtige Standorte der Automobilindustrie mit bedeutenden Finalwerken von Herstellern in den Segmenten der Mittelklasse-PKW, Premium-PKW sowie der leichten Nutzfahrzeuge. Die hervorragende Qualifizierung der Beschäftigten, hoch entwickelte Konzepte der Arbeits- und Produktionsorganisation und moderne technische Anlagen bewirken eine hohe Leistungsfähigkeit an den ostdeutschen Standorten. Dieses Leistungsspektrum kann aufgrund der positiven Wachstumsperspektiven der Fahrzeugsegmente verbreitert und vertieft werden. Dabei gilt es, die bereits heute vorhandene Zuliefererindustrie in Ostdeutschland zu komplettieren, vorhandene KMU als Zulieferer zu qualifizieren und eine stärkere wirtschaftliche Verknüpfung sowie überbetriebliche Zusammenarbeit auf einzelnen Handlungsfeldern herzustellen (Cluster-Bildung). Insgesamt sollte die Branche in Ostdeutschland weniger auf den allgemeinen Standortbedingungen (Lohnkosten, Subventionen) und mehr auf den Stärken bei den branchenrelevanten Anforderungen aufgebaut sein. Das Leitbild besteht nicht in einem in sich geschlossenen Cluster, sondern in einer weiteren Anreicherung der Kompetenzen in Ostdeutschland bei gleichzeitiger Nutzung der starken Verbindungen zu den westdeutschen Standorten der Automobilindustrie. Das Ziel ist die quantitative Ausdehnung der Beschäftigung, die qualitative Verbesserung der Arbeitsbedingungen und die funktionale Profilierung im nationalen Teilcluster Automobilbau.

Zur Umsetzung dieses Leitbildes einer arbeitsorientierten Branchenstrategie werden vier verschiedene Handlungsebenen unterschieden: die betriebliche Ebene, die Branchenebene, die regionale Ebene im Sinne Ostdeutschlands und einzelner Bundesländer und die europäische Ebene. Die Veränderungsmöglichkeiten auf den vier Handlungsebenen stehen miteinander im Zusammenhang und bilden daher gemeinsam die arbeitsorientierte Branchenstrategie für den ostdeutschen Automobilbau.

2. Handlungsfeld Betrieb

Im Handlungsfeld Betrieb können verschiedene Handlungsansätze der Betriebsräte hilfreich sein:

- Erstens, die Nutzung der Mitbestimmungs- und Mitgestaltungsmöglichkeiten der Betriebsräte vor allem in den Feldern Aus- und Weiterbildung, Arbeitsorganisation und Arbeitsgestaltung sowie wirtschaftliche Angelegenheiten. Gerade angesichts des zur erwartenden anhaltenden Drucks auf die Arbeitsverhältnisse vor allem auch in Unternehmen, in denen es aufgrund der Betriebsgröße keine freigestellten Betriebsräte gibt, kommt der Wahrnehmung der Schutzfunktion der Interessenvertretung auch weiterhin eine wichtige Rolle zu. Die Gestaltung des Lohn-Leistungsverhältnisses spielt dabei eine wichtige Rolle.
- Zweitens, die Sicherung der Tarifbindung, die in Ostdeutschland vor allem in den Zuliefererbetrieben der Automobilindustrie immer wieder hergestellt werden muss.
- Drittens, Zeitarbeit kann ein sinnvolles Instrument bei der betrieblichen Bewältigung von Spitzenbelastungen darstellen. Aktuell verbreitet sich jedoch der gezielte Einsatz von Zeitarbeit, um dauerhaft das Lohnniveau in einzelnen Betrieben zu senken bzw. die Stammelegschaft für eine unbezahlte Erhöhung der Arbeitsleistung gefügig zu machen. Hier gilt es, die Zeitarbeit auf eine wirkliche Bewältigung temporärer Spitzen zu beschränken und andere Einsatzformen entschieden zurückzuweisen.
- Viertens, die Nutzung der Mitgestaltungsmöglichkeiten des Betriebsrates, um die Unternehmensstrategie durch die Schaffung eines betrieblichen Innovationsklimas in Richtung Qualitätsorientierung zu beeinflussen. Initiativen wie „Besser statt Billiger“, die auf Qualitätsproduktion statt bloßer Kostenreduzierungsstrategien setzen, deuten in die richtige Richtung. Dazu gehört auch die Initiierung und Beteiligung der Betriebsräte an betrieblichen Innovationsprojekten z. B. in den Bereichen Fachkräfteentwicklung und Weiterbildung, Erstausbildung sowie Arbeitsorganisation und Arbeitsgestaltung.
- Fünftens, die Einforderung von und die Beteiligung an innovativen Restrukturierungs- und Sanierungskonzepten für Unternehmen, speziell für KMU. In diesen Prozessen sollte für Unternehmen in strukturellen Anpassungsprozessen Managementhilfe in Form von Unterstützung bei der Erarbeitung von Unternehmenskonzepten bereit gestellt und privates und öffentliches Kapital zur Finanzierung der betrieblichen Umgestaltung mobilisiert werden. Die Umstrukturierungsprozesse sollten durch einen Beirat, in dem alle Geldgeber, Unterstützer und politisch Verantwortliche versammelt sind, konsensual gesteuert werden. Dieses erprobte Instrument konnte bereits zahlreiche Unternehmen am Markt halten.
- Sechstens, die Bereitstellung extern finanzierter Unternehmensberatung für Betriebsräte, die sie befähigt, eigene Gestaltungsvorschläge zur Gestaltung von betrieblichen Umstrukturierungen zu entwickeln und zu vertreten.
- Siebtens wäre es zielführend, die Projektfähigkeit von Betriebsratseinheiten zu erhöhen, um die Beteiligung an Innovations- und Gestaltungsprojekten zu erleichtern und externe Unterstützung optimaler nutzen zu können.

3. Handlungsfeld Branche

Die Automobilbranche wird in den kommenden zehn bis zwanzig Jahren durch starke Herausforderungen geprägt werden; hierzu zählen vor allem die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern, das wachsende Verkehrsaufkommen und der Investitionsbedarf der Verkehrsinfrastruktur. Für die deutsche Automobilindustrie ist die Erhaltung ihrer Innovationsfähigkeit zentral. Die Technologieführerschaft auf Gebieten wie dem Leichtbau, alternativen Antrieben und Kraftstoffen, der Fahrzeug-Kommunikation sowie dem Verkehrsmanagement müssen erhalten werden.

Entsprechend ist ein erster Ansatzpunkt einer Branchenstrategie die Stärkung der Innovationsfähigkeit, die besonders in Ostdeutschland mit seiner Schwäche im Bereich der industriellen Forschung und Entwicklung eine Herausforderung darstellt. Die Programme der Bundesregierung unter dem Titel „Unternehmen Region“ haben in den letzten Jahren deutlich gemacht, dass eine Förderung der Innovationsfähigkeit in Ostdeutschland mit besonderen Konditionen nötig, aber auch möglich ist. Ähnliche Ansätze der Kompetenzfeld- und Clusterförderung sind auch für die Erhöhung der automobilbezogenen Innovationskapazität in Ostdeutschland zu nutzen. Dabei kann sich die Förderstrategie auf eine bereits heute schon beachtliche Wissenskompetenz im Bereich der universitären und außeruniversitären Institute stützen. Hierbei ist insbesondere die Verbindung zwischen dem Unternehmenssektor und dem Wissenschaftssektor ein Erfolge versprechender Handlungsansatz.

Die Stärkung der Innovationsfähigkeit kann zum einen innerhalb der nationalen und bundesländerweiten Umsetzung des 7. Forschungsrahmenprogramms der EU, innerhalb dessen ein eigener Themenbereich „Verkehr“ vorgesehen ist, angegangen werden. In diesem Rahmen soll grundlagenbezogene und anwendungsorientierte Forschung und Entwicklung für den Verkehrsträger Auto und seine Integration in ein nachhaltiges Verkehrssystem aufgelegt werden. Diese Chancen gilt es auch für den Einbezug der Beschäftigten in den Innovationsprozess zu nutzen. Zum anderen ist die Automobilindustrie mit Projekten im Rahmen der High-Tech-Strategie der Bundesregierung angemessen zu platzieren.

Es ist eine entscheidende Anforderung an die Branche, dass das Wissen und die Kompetenzen der Beschäftigten effektiver einbezogen werden. Der gesamte Prozess der Innovation muss auf die qualitative Verbesserung des Arbeitsprozesses ausgedehnt und auch der Sicherung von Beschäftigung dienen. Eine besondere Aufgabe ist es hierbei, die zunehmende Systemintegration bzw. Modularisierung von Zuliefererteilen, die immer höhere Anforderungen an die liefernden KMU stellt, zu berücksichtigen. Hier ist eine Erhöhung der Systemkompetenz von Fachkräften in der Zulieferindustrie notwendig, die gemeinsam von Unternehmen und Sozialpartnern begleitet werden sollte. Entsprechende Initiativen, wie sie bereits das Bundesministerium für Forschung und Entwicklung mit der IG Metall auf den Weg gebracht hat, sollten fortgesetzt und ausgedehnt werden.

Ein zweiter Ansatzpunkt einer Branchenstrategie ist die Zuliefererindustrie, die durch die aktuelle Innovationsdynamik und die sich verändernde Arbeitsteilung in der Wertschöpfungskette geprägt wird. Zum einen erhalten deutsche KMU Möglichkeiten, in die Produktionsnetzwerke etablierter bzw. sich neu etablierender Finalproduzenten wie z.B. in Ost- und Mitteleuropa eingebunden zu werden. Die Chancen auch der ostdeutschen KMU sind durch Instrumente der Außenwirtschaftsförderung zu unterstützen. Zum anderen suchen nicht-europäische KMU neue Produktionsstandorte in Europa. Hier sind die Investitionsmöglichkeiten in Ostdeutschland durch die Instrumente der Wirtschaftsförderung aufzuzeigen und damit eine multinationale Zulieferindustrie in das Teilcluster Ostdeutschland der Automobilindustrie einzubinden.

4. Handlungsfeld Region

Es bestehen folgende Ansatzpunkte auf der Ebene der ostdeutschen Bundesländer bzw. auf der Ebene Ostdeutschland:

Ein erster Ansatzpunkt liegt in der Unterstützung branchenorientierter Netzwerke durch die einzelnen Bundesländer sowie auf der Ebene Ostdeutschland durch die Bundesregierung. Dabei ist die Ausdehnung des Themen- und Mitgliederkreises der branchenorientierten Netzwerke notwendig. Die personalwirtschaftlichen Fragen wie die betriebliche Qualifizierung und die Sicherung des Fachkräftebedarfs sollten stärker als bislang zu einem Schwerpunkt der Arbeit gemacht werden. Zudem sollten Fragen der Arbeits- und Leistungsbedingungen und der Sicherung der industriellen Beziehungen, z.B. beim Einsatz von Zeitarbeit, aufgenommen werden. Dies erfordert auch einen Einbezug der Sozialpartner in die Netzwerkarbeit. Sie können Kontakte und Branchen-Know-how einbringen, über

die sonst niemand verfügt. Darüber hinaus können sie politische Rückendeckung zur Verstärkung der Netzwerkarbeit bieten. Voraussetzung für eine Mitwirkung der Gewerkschaften sollte jedoch sein, dass diese Mitwirkung auch politisch gewünscht wird und die Beiräte eine tatsächliche Steuerungsfunktion auf der Programmebene wahrnehmen.

Ein zweiter Ansatzpunkt ist die Bildung von Netzwerken der betrieblichen und gewerkschaftlichen Vertreter. Diese Netzwerke sollten zum einen analog zu den branchenorientierten Netzwerken auf der Ebene einzelner Finalnetzwerke und deren regionalen Zuliefererbeziehungen angelegt sein. Eventuell sind derartige Netzwerke auch horizontal zwischen Unternehmen anzulegen, in denen die Betriebsratseinheiten ähnlich gelagerte Probleme lösen müssen. Die Tatsache, dass die beteiligten Betriebe meistens nicht in Konkurrenz zueinander stehen, erleichtert auch die Kooperation der Betriebsräte. Sie finden damit Anschluss an Vernetzungsprozesse der Unternehmen und werden in die Lage versetzt auf "gleicher Augenhöhe" zu agieren. Die Netzwerke der Betriebsräte sind dabei nicht als konträre, sondern als komplementäre Organisationsform zu sehen. Die Erfahrung mit entsprechenden Netzwerken hat gezeigt, dass in ihnen effektiv Informationen über die Belange der Beschäftigten ausgetauscht werden können, die auch die Diskussion zwischen den Sozialpartnern in den Betrieben qualifizieren können. Zum anderen wäre eine übergreifende Kommunikation der Betriebsräte auf der Ebene Ostdeutschland, d.h. komplementär zum branchenorientierten Netzwerk ACOD, ein adäquater Rahmen des Informationsaustauschs.

Ein dritter Ansatzpunkt kann die Einforderung von und die Beteiligung an Landesinitiativen zur Fachkräfteentwicklung sowie von Gestaltungsinitiativen im Bereich der innovativen Arbeitspolitik sein. Im Bereich der Fachkräfteentwicklung betrifft dies die Initiierung von Projektprogrammen, das Einbringen arbeitsorientierter Positionen in die Programmgestaltung, die Beteiligung an der Steuerung der Programme z. B. durch Beiräte und die Beteiligung an der Umsetzung durch Projekte, die durch die Gewerkschaften inspiriert und von arbeitsorientierten Trägern umgesetzt werden. Thematisch bezieht sich dies auf die Sicherung ausreichenden Fachkräftenachwuchses, die Orientierung von Jugendlichen auf das wachsende Kompetenzfeld Automobil, eine geeignete Unterstützung der Ausbildungseinrichtungen und auf eine adäquate Sicherung und Weitergabe des Know-hows der älteren Generation. Zum anderen können Gestaltungsinitiativen im Bereich der innovativen Arbeitspolitik gestartet werden, so etwa im Bereich der gestiegenen Arbeitsanforderungen in der Automobilindustrie. Diese könnten im Bereich quantitativ wie qualitativ gesteigerter Qualifizierungsanforderungen behandelt werden. Neben komplexen Fachkenntnissen geht es hierbei um personenbezogene, soziale Fähigkeiten, die durch die neuartige innerbetriebliche und zwischenbetriebliche Arbeitsorganisation abgefragt werden. Eine betriebsübergreifende Projektarbeit entlang von Wertschöpfungsketten erfordert eine erhöhte Sozial-, Personal- und Methodenkompetenz. Hier sind seitens der beruflichen Weiterbildung in den vergangenen Jahren bereits spezifische Konzepte für Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie erarbeitet worden (Dankbaar 2004; Frank/Zimmermann 2002), die auch an den ostdeutschen Standorten genutzt werden sollten.

Ein viertes Arbeitsfeld ist die Gestaltung der EU-Strukturfondsperiode 2007 bis 2013. Die Beteiligung der Sozialpartner an der Planung, Gestaltung, Durchführung und Auswertung der EU-Strukturfonds auf Landesebene ist von der EU gewünscht und auf Landesebene unterschiedlich intensiv ausgeprägt. Dieses Instrument ist auch für die Einbeziehung grenznaher Automobilregionen der neuen EU-Mitgliedsländer zu nutzen. Grenzüberschreitende Projekte und Netzwerke können ein zentraler Ansatzpunkt sein, um die entstehenden europäischen Strukturen der Automobilindustrie durch einen Informationsaustausch zu befördern und im Sinne eines Interessenausgleichs zwischen den Regionen zu steuern. Der gewerkschaftliche Sozialpartner verfügt über eine jahrzehntelange Erfahrung und traditionelle Kernkompetenzen in den Gestaltungsfeldern der EU-Strukturfonds, so dass seine Einbeziehung die Umsetzung der EU-Beschäftigungsstrategie in den Regionen qualifizieren kann.

5. Handlungsfeld Europa

Auf der europäischen Ebene wird die Automobilindustrie auf zahlreichen Handlungsfeldern durch die Politik der Europäischen Kommission mitgeprägt. Um die vielfältigen Einflüsse miteinander zu harmonisieren, hat die EU-Kommission im Februar 2007 eine neue Strategie verabschiedet (CARS 21), die sowohl eine wirtschaftliche Automobilherstellung wie auch eine verbraucherfreundliche Preisgestaltung ermöglichen soll (EU-Kommission 2006, 2007). Das größte öffentliche Echo erzeugte die Forderung nach einer Senkung der Emissionsgrenzwerte für PKW. Die künftige Strategie basiert auf einem integrierten Konzept, bei dem das Gemeinschaftsziel einer Senkung der Emissionen auf durchschnittlich 120 g CO₂ je km je Pkw-Modell bis 2012 durch eine Kombination von Maßnahmen auf europäischer und nationaler Ebene erreicht werden soll. Diese Einheitsvorgabe eines CO₂-Grenzwertes für alle Autohersteller und Marken wird vom VDA als Angriff auf die deutsche Stärke im Premiumsektor kritisiert (VDA 2007). Weitere Vorschläge der EU-Kommission berühren die Unterstützung für den Betrieb mit Biokraftstoffen und Wasserstoff sowie die Fahrzeugsicherheit, die unter anderem durch die Verpflichtung zur Ausstattung von Neufahrzeugen mit dem elektronischen Schleuderschutzsystem ESP verbessert werden soll. Schließlich setzt sich die EU-Kommission Ziele in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Handelspolitik und der Besteuerung von PKW. Insgesamt ist die Initiative der EU-Kommission ein sinnvolles Modell der Politikformulierung, in dem die Interessen unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen, so auch der Sozialpartner, frühzeitig einbezogen werden. Dieser integrative Ansatz, bei dem die Ziele von Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit ausgeglichen werden mit den Zielen der Sozial-, Umwelt- und Beschäftigungsentwicklung, bietet die Chance auf einen lange tragfähigen Konsens. Als neuen Ansatz der politischen Moderation hat auch der Europäische Metallgewerkschaftsbund die Vorschläge von CARS 21 begrüßt (EMB 2006). Insgesamt sollte die EU-Regulierungspolitik jedoch mehr auf industriepolitische Ziele eingehen, d.h. Beschäftigung und die sozialen Verhältnisse der Beschäftigten, aber auch die Innovationsfähigkeit sollten stärker als Politikziele gewichtet werden. In diesem Rahmen sind auch die wirtschaftlichen Prozesse in unterschiedlichen Regionstypen in Europa einzubeziehen. So sind die Belange der langjährigen Mitgliedsstaaten der EU und der neuen Beitrittsländer beim Erhalt funktionierender industrieller Strukturen in der Automobilbranche stärker zu berücksichtigen.

CARS 21

CARS 21 (Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century – Wettbewerbsfähiges Kraftfahrzeug-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert) ist eine branchenbezogene Initiative im Sinne der Lissabon-Strategie, die die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft erhöhen soll. Das Ziel bestand darin, ein einheitliches und vereinfachtes Regelwerk für die Industrie zu schaffen, in dem die Ziele der verschiedenen Politikbereiche miteinander vereinbart werden. Eine Expertengruppe unter Vorsitz des Kommissionsvizepräsidenten Verheugen tagte im Jahr 2005 und legte im Dezember 2005 ihren Abschlussbericht vor. Darin wurden 18 Empfehlungen zur Sicherung des Automobilstandortes Europa ausgesprochen. Im Februar 2007 hat die EU-Kommission ihre Stellungnahme dem Europa-Parlament zugeleitet. Darin wurden wesentliche Elemente der öffentlichen Regulierung des Sektors bestätigt. Für das Jahr 2009 wird eine Halbzeitüberprüfung des Programms angestrebt.

Die EU-Kommission übernahm unter anderem die Forderung der CARS 21-Gruppe, 38 Regelungen der EU durch Regeln der UN/ECE zu ersetzen und in 25 weiteren Regelungen eine Selbstprüfung seitens der Verwaltung vorzusehen, ob die Belastungen des Verfahrens den Betroffenen zuzumuten sind.

URL: <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/>

6. Anhang: Methoden und Datenquellen

Die Darstellung der Struktur und der Entwicklung der Automobilindustrie in Ostdeutschland soll den Stellenwert der Branche bundesweit und innerhalb der ostdeutschen Regionen skizzieren. Als erste Quelle dienen Daten der amtlichen Statistik, mit denen grundlegende Branchenstrukturen in Ostdeutschland und im Vergleichsraum Westdeutschland dargestellt werden. Diese Statistiken orientieren sich hinsichtlich ihrer Branchen- bzw. Teilbranchengliederung an der EU-einheitlichen Wirtschaftszweigklassifikation NACE 1.1 in Form der in Deutschland seit 2003 gültigen WZ 2003. Die Branche "Automobilbau" findet sich in der Wirtschaftszweigsystematik des Statistischen Bundesamtes in der Abteilung 34 „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“, die in folgende Gruppen bzw. Klassen untergliedert ist:

- 34.1 Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren,
- 34.2 Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern,
- 34.3 Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenteilen.

Als **Fachstatistiken der amtlichen Statistik** werden die Kostenstrukturerhebung und die Investitionserhebung im Verarbeitenden Gewerbe, die Verdiensterhebung im Produzierenden Gewerbe, Handel, Kredit- und Versicherungsgewerbe sowie die Bruttojahresverdiensterhebung im Produzierenden Gewerbe und die Vierteljahres- und Jahresindizes der tariflichen Wochenarbeitszeiten, Löhne und Gehälter einbezogen.

Die Daten dieser Statistiken werden von den Statistischen Ämtern in Betrieben mit 20 und mehr Beschäftigten erhoben. Beziehen sich Statistiken auf eine Grundgesamtheit mit weniger Beschäftigten, so wird dies im Text kenntlich gemacht. Es ist anzumerken, dass die Wirtschaftszweigklassifikation bzw. die Erhebungsmethoden gelegentlich verändert wurden, so dass die Vergleichbarkeit der Daten innerhalb von Zeitreihen beeinträchtigt sein kann. Dies wird gegebenenfalls kenntlich gemacht. Die Daten liegen zumeist als Zeitreihe von 1995 bis 2005 bzw. bis 2006 für die oben genannten Gruppen der WZ 2003 vor.

Als **zweite Quelle** dient die **Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten** der Bundesanstalt für Arbeit und ihres Institutes für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB). Sie wird verwandt, um die Beschäftigtenentwicklung und das interne Funktionsgefüge der Branche anhand von Merkmalen wie der Beschäftigtenstruktur darzustellen. Die **funktionale Gliederung** stützt sich auf die von Franz J. Bade (1987) entwickelte Einteilung in 37 Einzelaktionen und 12 Funktionsgruppen. Hierbei werden die Tätigkeiten der Beschäftigten anhand der Berufsbezeichnungen in der Beschäftigtenstatistik erfasst. Angelehnt an die Darstellung von H.J. Bade, wird der Fertigungsbereich (NN 1) nach Fertigungsberufen (z.B. metallbearbeitende Berufe, Mechaniker, Elektriker, Montierer, Lackierer und verwandte Berufe; Kategorie N2) und weitere mit der Fertigung verbundene Tätigkeiten wie etwa Wartung, Hilfsarbeit und Bauberufe (N1, 3 – 5) gegliedert. Im Unterschied zu der von Bade vorgeschlagenen Gliederung werden die Produktionsdienste (N 6, 9, 10) ohne die Verwaltungstätigkeiten aufgeführt, d.h. es handelt sich um die technischen Dienste und um andere Unternehmensdienste (Unternehmensberatung, Datenverarbeitung, Marketing), die hier als „innovationsbezogene Dienste“ bezeichnet werden. Die innovationsbezogenen Dienstleistungen umfassen zum einen die technischen Dienste einschließlich von Forschung und Entwicklung sowie die anderen Unternehmensdienste (Unternehmensberatung, EDV und Marketing). Es kann davon ausgegangen werden, dass sich vor allem in diesen Gruppen die Beschäftigten befinden, die an innovationsrelevanten Tätigkeiten beteiligt sind. Die Distributionsdienste (N7, N 8) werden ohne Änderungen dargestellt. Schließlich werden alle verbleibenden Tätigkeiten, d.h. die Verwaltung (N 9), personenbezogene Dienste (N 11), übrige Dienste (N 12) und sonstige Tätigkeiten wie Lehrlinge und Praktikanten als Restgröße unter „Sonstige Funktionen“ zusammengefasst. Die Anteile aller genannten Kategorien addieren sich zur Gesamtbeschäftigung der Automobilindustrie.

Mit dieser Gliederung können funktionale Strukturverschiebungen in einer Zeitreihe beobachtet werden. Die Daten liegen als Zeitreihe von 1999 bis 2005 für die oben genannten Gruppen der WZ 2003 vor.

Als **dritte Quelle** dient die **IMU-Branchendatenbank**, in der Angaben von 1.271 Unternehmen verzeichnet sind. Mit Hilfe der unternehmensbasierten Daten kann die Analyse von Betriebsstrukturen differenzierter durchgeführt werden und konkreter auf räumliche Standorte bezogen werden. Während in der amtlichen Statistik jene Unternehmen erfasst sind, die im Schwerpunkt der Branche zuzuordnen sind ("Automobilbau als Hauptbranche im engeren Sinne"), sind in der Branchendatenbank auch jene Unternehmen erfasst, die nur einen wichtigen Teil ihres Umsatzes im Automobilbau tätigen ("Automobilbau als Nebenbranche im weiteren Sinne"). Die Unternehmensdatenbank entsteht durch die Zuordnungen aufgrund von Angaben zur Wirtschaftszweigklassifikation, zu den Produkten und zum Tätigkeitsspektrum. Im Anhang werden die Erstellung und Gliederung der Datenbank näher erläutert.

Weitere Datenquellen stellen die Statistiken regionaler, nationaler und internationaler Branchenverbände, des Kraftfahrzeugbundesamtes und weiterer öffentlicher Einrichtungen dar.

Aus der amtlichen Statistik werden als räumliche Einheiten Deutschland, West- und Ostdeutschland („Früheres Bundesgebiet“ und „Neue Bundesländer“) sowie die sechs östlichen Bundesländer verwandt. Dabei ist zu beachten, dass in einigen Statistiken Berlin-West dem Früheren Bundesgebiet und Berlin-Ost den Neuen Ländern zugeschlagen wird. So wurde in der Gebietsaufteilung von Alten und Neuen Ländern durch das Statistische Bundesamt in der jährlichen Statistik für das Verarbeitende Gewerbe West-Berlin ab 2005 den Neuen Ländern zugerechnet. Die modifizierte Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Bundesanstalt für Arbeit und ihres Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) legt Daten auf den Ebenen von West- und Ostdeutschland und der Raumordnungsregionen zugrunde. Auch in diesem Fall wird „Ostdeutschland“ unter Einschluss von Berlin als Gesamtstadt gebildet, so dass die Angaben mit der amtlichen Statistik erst in den letzten zwei Jahren vergleichbar sind.

Um qualitatives Wissen über die Branche zu erhalten wurde zum einen relevante Literatur, insbesondere auch graue Literatur von Branchenverbänden und Netzwerkinitiativen ausgewertet. Zum anderen wurden halbstandardisierte Interviews mit insgesamt elf Gesprächsteilnehmern durchgeführt. Die Interviews wurden im Februar und März 2007 mit Gesprächspartnern vorwiegend aus dem Bereich der Sozialpartner und regionaler Brancheninitiativen in Ostdeutschland geführt.

Das **Kapitel 4** stützt sich methodisch wesentlich auf eine Auswertung der vorliegenden Literatur, die sich mit Entwicklungsdynamiken der Automobilindustrie bzw. spezifischer Felder befasst (Günther/Bochow 2005; Becker 2005; Beck u.a. 2006). Dies schließt insbesondere Studien von Consulting-Unternehmen ein (Dudenhöffer/Büttner 2002; Roland Berger 2004; Mercer/Fraunhofer 2004; McKinsey/PTW 2003; Ernst & Young 2004). Des Weiteren beruht die Analyse auf der Auswertung von Unternehmensdokumenten, der Durchführung eigener Interviews sowie umfassender Internetrecherchen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Betriebe, Beschäftigte und Umsatz der ostdeutschen Automobilindustrie 1995–2006 9

Abbildung 2: SV-Beschäftigte in der Automobilindustrie nach Raumordnungsregionen 2000 u. 2005 14

Abbildung 3: Bruttostundenverdienste d. Arbeiter u. Bruttomonatsver. d. Arbeitnehmer 1996–2005 20

Abbildung 4: Betriebe u. Beschäftigte in d. Teilbranchen d. ostdeutschen Automobilind. 1995–2006 24

Abbildung 5: Anteile der Beschäftigten der Teilbranchen in West- u. Ostdeutschland 25

Abbildung 6: Funktionale Struktur der Automobilindustrie 1999–2005 26

Abbildung 7: Funktionale Struktur der Automobilindustrie in Sachsen u. Thüringen 27

Abbildung 8: Struktur- und Regionaleffekte der Automobilindustrie, 1995–2004 29

Abbildung 9: Unternehmen, Beschäftigte und Umsatz der Automobilindustrie in den ostdeutschen Bundesländern 2007 31

Abbildung 10: Wertschöpfungskette Automobil in Ostdeutschland 2007 32

Abbildung 11: Beschäftigtengrößenklassen in ausgewählten Bundesländern 2007 33

Abbildung 12: Herkunft der Eigentümer von Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten 2007 35

Abbildung 13: FuE-Beschäftigte im deutschen Fahrzeugbau nach Bundesländern 45

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Umsatz der Automobilindustrie 1995–2006	9
Tabelle 2:	In- und Auslandsumsatz der ostdeutschen Automobilindustrie 1995–2006	10
Tabelle 3:	Jahresumsatz je Beschäftigtem in d. Automobilin. in West- u. Ostdeutschland 1995–2005	11
Tabelle 4:	Betriebe und Betriebsgröße der Automobilindustrie 1995–2006	11
Tabelle 5:	Beschäftigte in der Automobilindustrie 1995–2005	13
Tabelle 6:	Geleistete Arbeitsstunden in der Automobilindustrie 1995–2005.....	15
Tabelle 7:	SV-Beschäftigte in der ostdeutschen Automobilindustrie 1999–2005	15
Tabelle 8:	Ausbildungsabschlüssen in der Automobilindustrie 1999 und 2005	16
Tabelle 9:	Bruttolohn- und Gehaltssumme und -quote in der Automobilindustrie 1995–2005	19
Tabelle 10:	Durchschnittliche Bruttomonatsverdienste der Arbeiter	21
Tabelle 11:	Durchschnittlich bezahlte Wochenstunden u. Mehrarbeitsstunden d. Arbeiter	22
Tabelle 12:	Durchschnittlicher Bruttomonatsverdienst der Angestellten	22
Tabelle 13:	Durchschnittlicher Bruttomonatsverdienst der Arbeitnehmer	23

Literaturverzeichnis

1. Graue Literatur und URL

Autoland Sachsen (2007): Automotive Cluster Ostdeutschland, Nr. 1. URL: <http://www.autoland-sachsen.com>.

Beck, S., Bisevic, A., Buss, K. P., Scherrer, C. und Wittke, V. (2006): Die ostdeutsche Industrie auf eigenen Pfaden? Abschlussbericht HBS/OBS-Projekt. Januar 2006. Göttingen und Kassel. (Unveröffentlichter Endbericht).

Becker, D. (2003): Von permanenter Verbesserung zur Kundenloyalität, Vortrag auf dem Kongress „Tag der Automobil-Zulieferer“ der Zulieferinitiative Rheinland-Pfalz, 21.–22. Mai 2003.

Bundesregierung (2005): Zehnter Bericht der Bundesregierung über Erfahrungen bei der Anwendung des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes. Deutscher Bundestag, Drucksache 15/6008.

CAR u.a. (2002): Center for Automotive Research, PriceWaterhouseCoopers, Stadt Leipzig und Verband der Automobilindustrie: Zukunft Automobil-Standort Deutschland – Leipziger Thesen.

CSM Worldwide (2004; 2006): Global Production Summary by Region & Country. <http://www.csmauto.com>.

EMB (2006): Europäischer Metallgewerkschaftsbund: Positionspapier des Europäischen Metallgewerkschaftsbundes zu CARS 21. Brüssel.

Ernst & Young (2004): Automobilstandort Deutschland in Gefahr. Stuttgart.

Ernst & Young (2006): The Central and Eastern European Automotive Market – Industry Overview. [http://webapp01.ey.com.pl/EYP/WEB/eycom_download.nsf/resources/CEE_Automarket_Broszura.pdf/\\$FILE/CEE_Automarket_Broszura.pdf](http://webapp01.ey.com.pl/EYP/WEB/eycom_download.nsf/resources/CEE_Automarket_Broszura.pdf/$FILE/CEE_Automarket_Broszura.pdf).

EU-Kommission (2006): European Commission, Enterprise and Industry Directorate-General: CARS 21: A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century. Final Report. Brussels.

EU-Kommission (2007): Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert. Stellungnahme der Kommission zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21. Brüssel.

Europäisches Parlament und Rat (2006): Beschluss über das Siebte Rahmenprogramm der Europäischen Gemeinschaft für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (2007–2013), vgl. www.forschungsrahmenprogramm.de.

Grenzmann, C. (2006): Statement zur Pressekonferenz der Wissenschaftsstatistik, 23.02.2006

Grzonka, B. (2006): Prekäre Beschäftigung: Zeitarbeit – das Arbeitsfeld der Zukunft? Präsentation. Berlin.

Günther, J. und Bochow, A. (2005): Die Automobilindustrie in den neuen Bundesländern, IWH / MPI für Ökonomik. Halle.

Heymann, E. (2006): Neue Entwicklungen in der globalen Automobilindustrie. Deutsche Bank Research. Frankfurt a. M.

IG Metall Vorstand (2004): Branchenreport Automobilhersteller. Frankfurt a. M.

IG Metall Vorstand (2006a): Branchenreport Automobilindustrie 2006. Teil 2: Aktuelle Entwicklung. Frankfurt a. M.

IG Metall Vorstand (2006b): Branchenreport Automobilindustrie 2006. Teil 3: Entwicklung des internationalen Umfeldes. Frankfurt a. M.

Intec.net (2006): Invest in Germany (2007): Driving Performance through Technology – The German Automotive Industry. Berlin.

JAMA (2005): Japan Automobile Manufacturers Association: Production & Export Summary 2005.

Kern, M. (2006): Der Wandel der Automobilindustrie; 7. Tag der Automobilwirtschaft, Vortragsfolien.
<http://www.ifa-info.de/ifahomepage2/downloadgesamtseite.htm>.

Konzack, T., Horlamus, W. und Herrmann-Koitz, C. (2006): Wachstumsdynamik und strukturelle Veränderungen der FuEPotenziale im Wirtschaftssektor der neuen Bundesländer. Studie im Auftrag des BMWi, Zwischenbericht. Neuenhagen bei Berlin.

McKinsey & Company und Institut für Produktionsmanagement, Technologie und Werkzeugmaschinen der Technischen Universität Darmstadt (2003): HAWK 2015 – Wissensbasierte Veränderung der automobilen Wertschöpfungskette. VDA-Materialien zur Automobilindustrie, Bd. 30. Frankfurt a.M.

Mercer Management Consulting, Fraunhofer-Institut für Produktionstechnik und Automatisierung und Fraunhofer-Institut für Materialfluß und Logistik (2004): Future Automotive Industry Structure (FAST) 2015 – die neue Arbeitsteilung in der Automobilindustrie VDA, Materialien zur Automobilindustrie. Frankfurt a.M.

OICA (2006): International Organization of Motor Vehicle Manufactures: Global Production of Automobiles Increases by 6 Percent, 06. Oktober 2006. Paris.

PWC (2007): PriceWaterhouseCoopers: AUTOFACTS Global Automotive Outlook, 2007 Q1.
<http://www.autofacts.com>.

Rozeik, A. (2007): The effects of organisational capabilities on growth and intergration in the CEEC automotive industry, February 2007. Krakow.

Stein, J. und Sedgwick, D. (2006): Logan's Advantage: Catch Me if You Can. In: Automotive News Europe.
www.autonews.com.

Stifterverband (2005): Wissenschaftsstatistik gGmbH im Stifterverband für die Wissenschaft: Bundesländer mit Ost-West-Gefälle. FuE-Info, Nr. 2.

Stifterverband (2006): Wissenschaftsstatistik gGmbH im Stifterverband für die Wissenschaft: Bundesländer mit Ost-West-Gefälle. FuE-Info, Nr. 1.

VDA (2002): Verband der Automobilindustrie: „Automobil-Standort Deutschland“, Teil 1: Empirische Ergebnisse, Pressekonferenz Neue Messe Leipzig, 08. Oktober 2002.

VDA (2006): Verband der Automobilindustrie: Jahresbericht 2006. Frankfurt a. M.

VDA (2007): Verband der Automobilindustrie: CO₂ und Klimaschutz – Eine Standortbestimmung der deutschen Automobilindustrie. AutomobilStandort, 3. Jg., Nr. 1/2007.

2. Presseartikel und -mitteilungen

ACOD (2006): Automotive Cluster Ostdeutschland: Pressemitteilung, 19. 6. 2006.

ACOD (2007): Automotive Cluster Ostdeutschland: GmbH-Gründung zunächst ohne öffentliche Förderung vorgesehen. Pressemitteilung, 22. 2. 2007.

Automobil-Produktion (2006a): Zulieferermagnet im Herzen Europas. Automobil-Produktion, Heft 2, 30–34.

Automobil-Produktion (2006b): Exportoffensive an der Weichsel. Automobil-Produktion, Heft 7, 26–29.

EU-Kommission (2007): Neue Strategie der Kommission für eine langfristige Rentabilität der europäischen Automobilindustrie. Pressemitteilung, 7.2.2007.

Götz, A. (2005): Das neue Detroit im Osten. Automobil-Produktion 12/2005, 18–20.

Götz, A. (2006): Es geht voran. Automobil-Produktion 5/2006, 14–15.

Wirtschaftswoche (2006): Viele Demütigungen. Wirtschaftswoche, Sonderheft China, 56–59.

3. Bibliographierte Literatur

Ahlers, E., Fikret, Ö. und Ziegler, A. (2007): Standortverlagerung in Deutschland – einige empirische und politische Befunde. Hans-Böckler-Stiftung. Düsseldorf.

Bade, F.-J. (1987): Regionale Beschäftigungsentwicklung und produktionsorientierte Dienstleistungen. Berlin.

Becker, H. (2005): Auf Crashkurs. Automobilindustrie im globalen Verdrängungswettbewerb. Berlin und Heidelberg.

Becker, H. (2006): Phänomen Toyota Erfolgsfaktor Ethik. Berlin/Heidelberg.

Bierbaum, H. (2003): Trends in der Automobilindustrie und ihre Auswirkungen auf die Zuliefererindustrie. Rund ums Auto. Dokumentation der industriepolitischen Tagung der IG Metall, 10.07.2003. Darmstadt.

Dankbaar, B. (2004): Training and knowledge transfer in the European automotive industry. In: R. Busser, Sadoi, Y. (Hg.): Production Networks in Asia and Europe: skill formation and technology transfer in the automobile industry. London und New York, 223–245.

Dudenhöffer, F. und Büttner, C. (2006): Der Wettbewerbsfaktor Zeitarbeit in der Automobilindustrie. Ifo Schnelldienst Nr. 9, 30–36.

Frank, I. und Zimmermann, H. (2002): Lernen in neuen Kooperationsfeldern – Wertschöpfungspartnerschaften in der Automobilindustrie. Bonn.

IG Metall Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen (2006): Pressemitteilung vom 28.05.2006: Erfolg für die IG Metall beim BMW-Zulieferer Faurecia in Leipzig.

IWT (2005): Institut der Wirtschaft Thüringens: Management von Produktionsnetzwerken in kleinen und mittleren Unternehmen. Erfurt.

Jürgens, U. und Krzywdzinski, M. (2006): Globalisierungsdruck und Beschäftigungssicherung. – Standortsicherungsvereinbarungen in der deutschen Automobilindustrie zwischen 1993 und 2006. Discussion Paper SP III 2006-303. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

Koschatzky, K. und Lo, V. (2005): Innovationspolitik in den neuen Ländern: Bestandsaufnahme und Gestaltungsmöglichkeiten. Stuttgart.

Kronthaler, F. (2004): Branchenschwerpunkte in ostdeutschen Regionen: Stark räumlich konzentriert. *Wirtschaft im Wandel*, Nr. 16, 459–463.

Legler, H., Leidmann, M., Grenzmann, C. und Marquardt, R. (2006): Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten der deutschen Wirtschaft im vergangenen Vierteljahrhundert. *Studien zum deutschen Innovationssystem*, Nr. 2. Hannover.

Promberger, M. (2006): Leiharbeit im Betrieb. Strukturen, Kontexte und Handhabung einer atypischen Beschäftigungsform. In Zusammenarbeit mit Bellmann, L. u.a., Abschlussbericht des Forschungsprojektes. Nürnberg.

Roland Berger (2004): Roland Berger Strategy Consultants: Global Footprint Design – Die Spielregeln der internationalen Wertschöpfung beherrschen. München.

Scheuplein, C. (2002): Stand und Perspektiven der Clusterpolitik in den Neuen Bundesländern. In: Priewe, J.: *Ostdeutschland 2010 – Perspektiven der Investitionstätigkeit*. Düsseldorf, 131–161.

Scholta, C. und Faust, M. (2005): Automobilzulieferer Sachsen, ein Cluster im Automobilzuliefererbereich. Huber, C. u.a. (Hg.): *Kooperationsnetze der Wirtschaft: Einführung, Bausteine, Fallbeispiele*. Zürich, 343–362.

Urban, W. (2005): *The Vehicle Industry in the New Member States*. Wien.

Weider, M. (2004): China – Automobilmarkt der Zukunft? Wie nachhaltig und zukunftsorientiert sind die Strategien der internationalen Automobilindustrie in China? Discussion Paper SP III 2004-105. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

Winter, J. (2006): Nach Produktion kommt Forschung und Entwicklung. Mittel- und Osteuropa als Ziel für Auslandsinvestitionen in der Automobilindustrie. Forschungsstelle Osteuropa Bremen. *Arbeitspapiere und Materialien* Nr. 77: *Osteuropaforschung – 15 Jahre „danach“*. 154–159.

