

Die Automobilindustrie in Ostdeutschland.

Entwicklung 1995 - 2006 und Ansatzpunkte einer branchenorientierten Strategie.

Abstract

Für die Diskussion der Mitbestimmungsträger und Sozialpartner stellt diese Studie die Entwicklung und gegenwärtige Struktur der Automobilindustrie in Ostdeutschland dar. Dabei wurde insbesondere auf die Initialfunktion des Industriezweigs Automobil für Qualitätsproduktion in Ostdeutschland abgehoben. Das Erkenntnisziel ist darauf gerichtet,

die volkswirtschaftliche Entwicklung der ostdeutschen Automobilindustrie darzulegen;

die betriebliche Struktur und ihre funktionale Spezialisierung aufzuzeigen, z. B. in Bezug auf die Funktionen in der Wertschöpfungskette, auf die Betriebsgröße, Standortverteilung und auf die Arbeitsqualifikation;

die aktuellen Trends der Internationalisierung der Automobilindustrie und beispielhaft Wechselwirkungen zwischen globaler Innovationsdynamik und ostdeutscher Unternehmens- und Standortentwicklung zu betrachten;

Besonderheiten und Entwicklungsperspektiven der Automobilindustrie in Ostdeutschland zu diskutieren und industrie- und wirtschaftspolitische Gestaltungsoptionen für die Träger der Mitbestimmung und Sozialpartner abzuleiten.

Die wirtschaftliche und Entwicklung der Betriebs- und Beschäftigungsstrukturen für die gesamte Automobilindustrie bzw. für ihre drei Teilbranchen wurde vor dem Hintergrund der Entwicklung der Automobilindustrie in den vergangenen zehn Jahren auf globaler, europäischer und nationaler Ebene betrachtet. Auf der Basis von Unternehmensdaten wird die funktionale Struktur und Spezialisierung analysiert. Hierzu wurde der Besatz an Unternehmen in Ostdeutschland nach seiner Funktion in der Wertschöpfungskette Automobilindustrie, nach seiner Betriebsgröße und nach seiner Konzerneinbindung untersucht. Zusätzlich wurde die Aktivität von Branchennetzwerken der Automobilindustrie auf unterschiedlichen Raumebenen in Ostdeutschland betrachtet, da von ihnen wesentliche Impulse zur Sicherung und Ausdehnung der Beschäftigung ausgehen. Die Betrachtung schließt Internationalisierungsstrategien der Finalproduzenten und deren Wirkungen auf die Entwicklung von Standorten und Unternehmen in Ostdeutschland ein.

Die Automobilindustrie nimmt 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 Brutto Lohn- 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. Mit den Lieferbeziehungen zu zahlreichen vor gelagerten 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. Ein wesentliches Element der unternehmerischen Strategien stellt dabei die Organisation von Innovation dar, die ein zentraler Schwachpunkt gerade der ostdeutschen Betriebe ist.

Der Vergleich für den Zeitraum 1995 bis 2005 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. Allerdings müssen auch 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 4,9 % im Jahr 2005 erhöht. Der Beschäftigungsanteil hat sich auf 6,3 % 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.

Ein verringerter Anteil der Löhne und Gehälter am Umsatz 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. Die Arbeitskosten spielen eine immer geringere Rolle. In den letzten Jahren steigerte sich 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.

Ein wesentliches Leitbild der Brancheninitiativen für den Automobilbau in Ostdeutschland besteht in einer Weiterentwicklung hin zu einem Standort der industriellen Qualitätsproduktion mit hochwertigen Fertigungskompetenzen und einer integrierten Zuliefererstruktur. Ostdeutschland als Standort von Werken in den Segmenten Mittelklasse-Pkw, Premium-Pkw sowie leichte Nutzfahrzeuge erscheint zukunftsfähig aufgrund der Qualifikation der Beschäftigten, hoch entwickelter Produktionskonzepte und moderner technischer Anlagen. Die aktuelle Produktpalette muss in Richtung ökologische Verträglichkeit und Schonung von Ressourcen umgebaut werden.

Zur Fortsetzung des Wachstumskurses ist die Sicherung und Entwicklung des Fachkräftenachwuchses, die Erhöhung der Innovationsfähigkeit sowie die Verbreiterung und Vertiefung der Zuliefererbasis, speziell durch die Qualifikation vorhandener KMU und die Stärkung zwischen- und überbetrieblicher Kooperationen, notwendig. Die Branche in Ostdeutschland sollte weniger auf den allgemeinen Standortbedingungen (Lohnkosten, Subventionen) und mehr auf den Stärken bei den branchenrelevanten Anforderungen aufgebaut sein. Dabei geht es insbesonde-

re um eine weitere Anreicherung der Kompetenzen in Ostdeutschland bei gleichzeitiger funktionaler Verknüpfung mit den westdeutschen Standorten der Automobilindustrie. Das Ziel ist die Verbesserung der Produkt- und Prozesseigenschaften, die Erhöhung der Beschäftigung, die qualitative Verbesserung der Arbeitsbedingungen und die funktionale Profilierung als nationales Teilcluster des Automobilbaus im Segment der gehobenen Fahrzeugklassen.

Für das Handlungsfeld Betrieb leitet sich hieraus ab, die Nutzung der Mitbestimmungs- und Mitgestaltungsmöglichkeiten der Betriebsräte vor allem in den Feldern Aus- und Weiterbildung, Arbeitsorganisation und Arbeitsgestaltung sowie wirtschaftliche Angelegenheiten zu stärken und eine Stärkung der Tarifbindung in Ostdeutschland zu erzielen. Dies sollte auch gezielt dahingehend entwickelt werden, die Unternehmensstrategien durch die Schaffung eines betrieblichen Innovationsklimas in Richtung Qualitätsorientierung zu beeinflussen. Die Einforderung von und die Beteiligung an innovativen Restrukturierungs- und Sanierungskonzepten für Unternehmen, speziell für KMU stellt dabei einen wesentlichen industrie- und strukturpolitischen Beitrag dar, der wie im Bundesland Sachsen bereits erfolgreich praktiziert, auch die Bereitstellung extern finanzierter Unternehmensberatung für Betriebsräte einschließt, die sie befähigt, eigene Vorschläge zur Gestaltung von betrieblichen Umstrukturierungen zu entwickeln und zu vertreten und die Beteiligung an Innovations- und Gestaltungsprojekten zu erleichtern.

IMU-Institut Berlin GmbH

im Auftrag der Otto Brenner Stiftung

Frankfurt/Main November 2007