

Institut für  
Wirtschaftsforschung Halle

---



Max-Planck-Institut für  
Ökonomik



MAX-PLANCK-GESELLSCHAFT

# Die Automobilindustrie in den neuen Bundesländern

Studie im Auftrag des Verbands der Automobilindustrie (VDA)

Verfasser:

Dr. Jutta Günther (IWH)

Albrecht Bochow (MPI Jena)

unter Mitarbeit von:

Steffen Henning (IIC)

Vorgelegt im Juni 2005

Dr. Jutta Günther  
Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH)  
Abteilung Strukturwandel  
Kleine Märkerstraße 8  
06108 Halle  
Email: [jutta.guenther@iwh-halle.de](mailto:jutta.guenther@iwh-halle.de)

Dipl.-Ing. Albrecht Bochow, MBA  
Max-Planck-Institut zur Erforschung von Wirtschaftssystemen (MPIEW Jena)  
Arbeitsgruppe Entrepreneurship, Growth and Public Policy  
Kahlaische Straße 10  
07745 Jena  
Email: [bochow@mpiew-jena.mpg.de](mailto:bochow@mpiew-jena.mpg.de)

Steffen Henning  
Industrial Investment Council (IIC)  
Friedrichstr. 60  
10117 Berlin  
Email: [henning@iic.de](mailto:henning@iic.de)

Technische Bearbeitung: Michael Barkholz  
Ingrid Treß  
Manuela Scholz

## **Vorwort**

Die Automobilindustrie ist für den Wirtschaftsstandort Deutschland von hoher Bedeutung. Neben der hohen Exportintensität sind vor allem die von der Automobilindustrie ausgehenden Beschäftigungseffekte – auch in vor- und nachgelagerten Branchen – zu betonen. Nach Angaben des Verbands der Automobilindustrie (VDA) hängt in Deutschland jeder siebte Arbeitsplatz vom Automobil ab.

Der internationale Wettbewerb ist jedoch gerade in der Automobilindustrie sehr stark. Dies äußert sich unter anderem in der sich stetig verringernden Zahl der weltweit tätigen Automobilfinalisten. Fusionen und Übernahmen sind durchaus keine Seltenheit. Hinzu kommt eine immer geringer werdende Fertigungstiefe, die vielfach verbunden ist mit der Verlagerung arbeitsintensiver Produktionsprozesse in Länder mit niedrigeren Lohnkosten.

Der Neubeginn der ostdeutschen Automobilindustrie nach der politischen Wende von 1989/90 fiel gerade in die Zeit, in der sich die Automobilindustrie weltweit einem tiefgreifenden Umstrukturierungsprozess zu stellen hatte. Um so bemerkenswerter ist, dass es nach über 40 Jahren Zentralverwaltungswirtschaft und der damit verbundenen weitgehenden Isolation von den internationalen Märkten und Qualitätsstandards gelungen ist, an die Tradition des ostdeutschen Automobilbaus neu anzuknüpfen. Die in der Geschichte der deutschen Automobilindustrie bedeutungsvollen Standorte in Sachsen und Thüringen sowie im Großraum Berlin sind heute wieder die Zentren der Kraftwagenproduktion in den neuen Bundesländern. Die Automobilindustrie ist – wie im Folgenden noch darzustellen sein wird – eine der wichtigsten Branchen des ostdeutschen Verarbeitenden Gewerbes. Die unlängst erfolgte Ansiedlung von BMW mit einem neuen hochmodernen Produktionswerk in Leipzig zeigt, dass der Standort Ostdeutschland im internationalen Wettbewerb durchaus konkurrenzfähig sein kann. Bei der Frage der Standortwahl standen für BMW nicht weniger als 250 Standorte weltweit zur Auswahl.

Die vorliegende Studie nimmt eine aktuelle Bestandsaufnahme der ostdeutschen Automobilindustrie vor. Einleitend wird kurz auf die historischen Wurzeln des Automobilbaus in Ostdeutschland Bezug genommen. Es schließt sich dann eine Analyse des Entwicklungsprozesses der ostdeutschen Automobilindustrie seit 1990 auf der Basis der amtlichen Statistik an. Neben Aspekten der Beschäftigungs- und Umsatzentwicklung wird auf Kennzahlen zur Produktivität und Kapitalintensität, auf die Größenstruktur der Unternehmen und die Entwick-

lungen in den verschiedenen Teilbranchen der Automobilindustrie eingegangen. Abgerundet werden diese Betrachtungen mit einer Analyse zur inputseitigen Verflechtung der Automobilindustrie. Diese zeigt auf aggregierter Ebene den hohen Grad der Verbundenheit der Automobilindustrie mit anderen Branchen des Verarbeitenden Gewerbes und des Dienstleistungssektors. Eine Identifikation und weitergehende Analyse der vorgelagerten Zulieferunternehmen ist auf Basis der amtlichen Statistik allerdings nicht möglich. Eine detailliertere Untersuchung der ostdeutschen Automobilzulieferer aus allen Branchen des Verarbeitenden Gewerbes und des Dienstleistungssektors wird daher erstmals unter Verwendung von Datenbanken des Industrial Investment Council (IIC) vorgenommen. Diese erlauben neben einer Bezifferung der insgesamt von der ostdeutschen Automobilindustrie ausgehenden Beschäftigungseffekte unter anderem auch eine exakte Standortbestimmung von Unternehmen der Zuliefer-, Anhänger- und Aufbautenindustrie und somit eine genaue Darstellung der regionalen Verdichtungsräume der ostdeutschen Automobilindustrie. Dabei wird auch auf die Rolle der ausländischen Investoren in der ostdeutschen Zulieferindustrie eingegangen. Insgesamt kann gezeigt werden, dass sich die Zulieferindustrie in Ostdeutschland sehr dynamisch entwickelt hat und dass von den in Ostdeutschland angesiedelten Automobilherstellern weitreichende Beschäftigungseffekte ausgehen.

# Inhaltsverzeichnis

1. Tradition und Neubeginn der Automobilindustrie in Ostdeutschland	6
2. Entwicklung der ostdeutschen Automobilindustrie: eine Bestandsaufnahme aus Makroperspektive	9
2.1 Entwicklung der Automobilindustrie seit Beginn der 90er Jahre	9
2.2 Position der Automobilindustrie im Verarbeitenden Gewerbe	12
2.3 Teilbranchen der Automobilindustrie	13
2.4 Größe der Unternehmen	15
2.5 Regionale Verteilung der Automobilindustrie	16
2.6 Inputseitige Verflechtung der Automobilindustrie	18
3. Die Automobilzulieferindustrie in Ostdeutschland: eine Bestandsaufnahme auf der Basis von Mikrodaten	20
3.1 Angaben zur Struktur der Betriebe	21
3.2 Automobilzulieferer nach Produktkategorien	22
3.3 Räumliche Verteilung der Automobilzulieferer	23
3.4 Ausländische Investoren in der ostdeutschen Automobilzulieferindustrie	28
4. Die Anhänger- und Aufbautenindustrie in Ostdeutschland	33
5. Ausgewählte Verbundinitiativen und Netzwerke in der ostdeutschen Automobilindustrie	35
6. Zusammenfassung	37
Literatur	40
Anhang	41

## **1. Tradition und Neubeginn der Automobilindustrie in Ostdeutschland**

Die Anfänge der ostdeutschen Automobilindustrie gehen auf den Beginn des 20. Jahrhunderts zurück. In den für damalige Verhältnisse bereits hoch entwickelten Industrieregionen im Raum Berlin, Sachsen und Thüringen finden sich die Ursprünge der ostdeutschen Automobilproduktion und der damit verbundenen Zulieferindustrie.

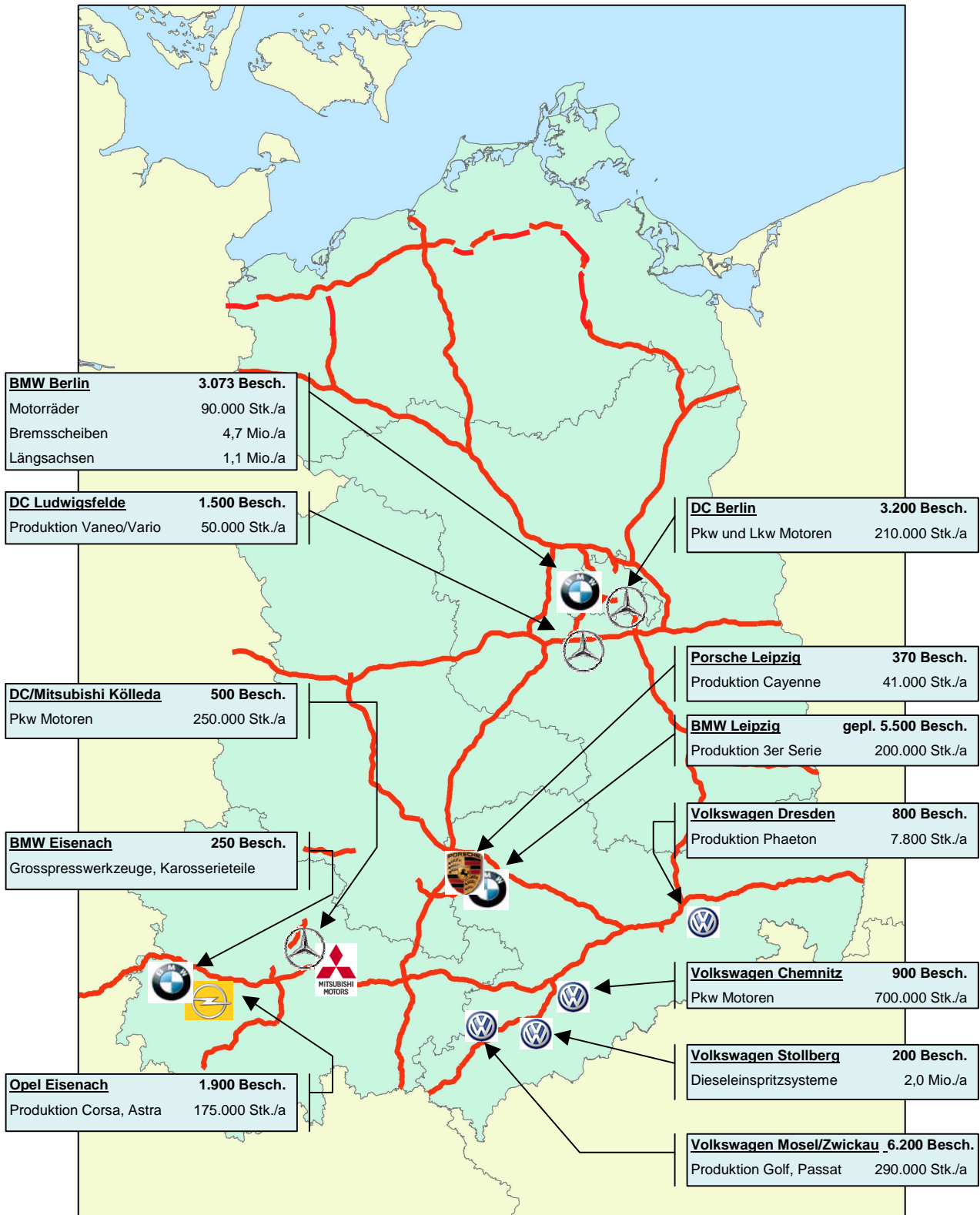
Bereits 1901 kamen Automobilhersteller und Zulieferer in Eisenach zusammen, um den Verein Deutscher Motorfahrzeugindustrieller zu gründen – die Vorgängerorganisation des heutigen Verbands der Automobilindustrie (VDA). Die Automobilbauer Horch, Audi, DKW und Wanderer schlossen sich 1932 zur „Auto-Union AG“ mit Sitz in Sachsen zusammen. Hier wurde der erste frontgetriebene PKW der Welt produziert und kann als ein herausragendes Beispiel für die Innovations- und Leistungsfähigkeit der ostdeutschen Automobilindustrie vor dem Zweiten Weltkrieg angesehen werden. Die vor allem im Süden der späteren DDR und südlich von Berlin produzierten Fahrzeuge machten 1936 ein Viertel aller in Deutschland hergestellten Personenwagen aus. Während des Zweiten Weltkriegs bauten die Nationalsozialisten die Kraftfahrzeugproduktion für ihre Zwecke aus. Alle Unternehmen waren in die Rüstungs- und Kriegsproduktion einbezogen. Aufgrund der Kriegseinwirkungen und der teilweisen Demontage nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges konnte die Produktion zunächst nur sehr eingeschränkt wieder aufgenommen werden. Zuerst in sowjetischen Besitzverhältnissen, wurden dann 1952 die IFA Automobilfabrik EMW Eisenach und 1958 der VEB Sachsenring in Zwickau gegründet. So blieben in der DDR die traditionellen Zentren der Automobilindustrie erhalten. Die Standorte Zwickau mit der Herstellung des Trabant, Eisenach mit der Herstellung des Wartburg und Chemnitz mit dem Motorenbau bildeten die Hauptstandorte der Kraftfahrzeugproduktion (Becker, 1998; O.V. 2001).

Die Zentralverwaltungswirtschaft und Integration der DDR in den RGW (Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe) führte zu einer Abkehr und schließlich weitgehenden Isolation der ostdeutschen Automobilindustrie von internationalen Absatzmärkten. Im Verlauf der Zeit konnte die technologische Entwicklung in den ostdeutschen Kraftfahrzeugwerken mit den internationalen Standards nicht mehr mithalten. Dies hatte auch mit den wirtschaftspolitischen Zielen der Führung der DDR zu tun, die der technologischen Entwicklung in der Automobilindustrie eine vergleichsweise geringe Bedeutung beimaß. Gegen Ende der 70er Jahre wurde dies aber als Problem erkannt, sodass man 1978 mit der Einrichtung des VEB IFA-Kombinat PKW als

Dachorganisation für die Automobilwerke versuchte, den Kraftfahrzeugbau in der DDR besser zu organisieren. Man erhoffte sich durch die Neuorganisation eine Produktionssteigerung bei gleich bleibendem Ressourceneinsatz. Das dennoch geringe Angebot an Fahrzeugen und die damit verbundenen langen Wartezeiten von mehr als 10 Jahren sowie der Verschleiß der Fertigungsanlagen, der zu einer immer größeren Ineffizienz der Produktion führte, zwangen die Verantwortlichen der DDR zu Beginn der 80er Jahre erneut zum Handeln. Neben Erweiterungen in bestehenden Betrieben, Neuausrüstung von Produktionsanlagen und Erhöhung des Arbeitskräfteeinsatzes wurde die Kooperation mit einem ausländischen Partner der Automobilindustrie angestrebt. 1983 wurde die Zusammenarbeit mit dem Volkswagenkonzern im Motorenbau vertraglich beschlossen. Die Kooperation hatte den positiven Effekt, dass eine große Anzahl von Investitionen in bestehende Zulieferbetriebe der DDR vorgenommen wurde. Die ostdeutschen Betriebe mussten die Qualitätsstandards von Volkswagen erfüllen, um sich als Zulieferer für die Motorenherstellung zu qualifizieren. Die ersten aufgrund dieser Kooperation hergestellten Motoren wurden Ende der 80er Jahre in die Modelle Wartburg und Trabant eingebaut. Damit waren zum Zeitpunkt des Mauerfalls technologische Verbesserungen zumindest im Motorenbau gelungen, die als Anknüpfungspunkt für den Neubeginn einer modernen Automobilindustrie in Ostdeutschland angesehen werden können (Kirchberg, 2000; Schröder, 1995).

Die unmittelbare Folge der Marktöffnung nach dem Mauerfall waren zunächst tiefe Produktionseinschnitte und später das endgültige Aus der nun nicht mehr nachgefragten Modelle Wartburg und Trabant. Als deren Produktion im Frühjahr 1991 eingestellt wurde, standen auch die ostdeutschen Zulieferer vor einem Neubeginn. Den Grundstein dafür legten vor allem die Investitionen westdeutscher und ausländischer Unternehmen. Beispielsweise baute Opel ein neues Automobilwerk in Eisenach, und Volkswagen investierte am Standort Mosel/Zwickau. Zahlreiche Investitionen westdeutscher und ausländischer Zulieferer folgten. In den letzten Jahren entschlossen sich weitere Hersteller für einen Standort in den neuen Bundesländern wie die Beispiele von DC/Mitsubishi, BMW und Porsche zeigen. Abbildung 1 gibt einen aktuellen Überblick über die Standorte und die Tätigkeiten der OEMs (*original equipment manufacturer*) in Ostdeutschland. Einzig verbleibender Fahrzeughersteller aus DDR-Zeiten ist die heutige Multicar Spezialfahrzeugbau GmbH in Waltershausen.

Abbildung 1: Standorte und Aktivitäten westdeutscher OEMs in den neuen Bundesländern 2004



Quelle: Industrial Investment Council (eigene Recherchen), eigene Darstellung.



## **2. Entwicklung der ostdeutschen Automobilindustrie: eine Bestandsaufnahme aus Makroperspektive**

### Kasten 1: Methodische Anmerkungen: Automobilindustrie in der amtlichen Statistik

In der amtlichen Statistik gibt es keine als „Automobilindustrie“ bezeichnete Branchenkategorie. Die Klassifikation der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes (WZ-03) sieht vielmehr die „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ vor. Diese umfasst folgende statistisch unterscheidbare Teilbranchen:

- „Produktion von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ (Pkw und Lkw),
- „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“ und
- „Herstellung von Teilen und Zubehör von Kraftwagen und -motoren“.

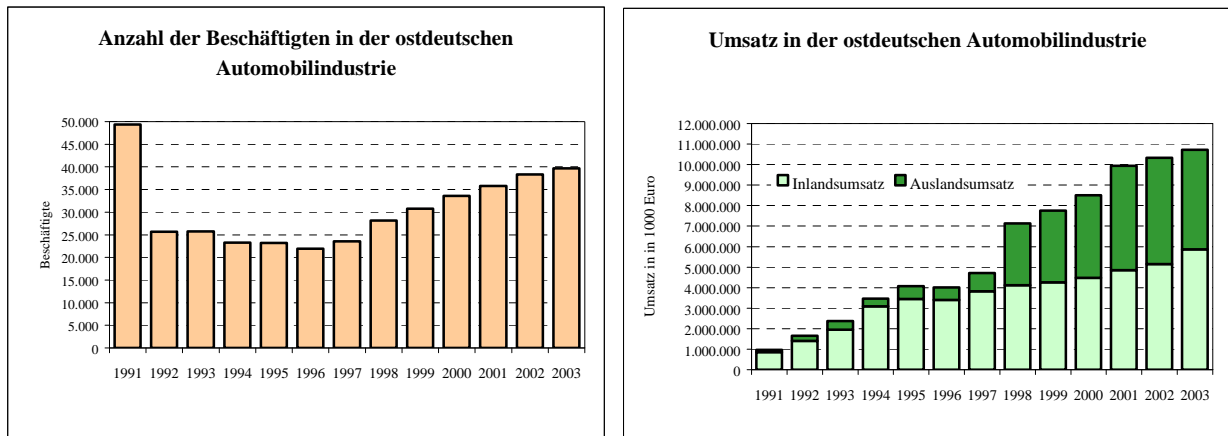
Wenn in diesem Kapitel von der „Automobilindustrie“ oder dem „Kraftwagenbau“ die Rede ist, so beziehen sich die Angaben stets auf die statistische Kategorie „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“.

Aussagen in diesem Kapitel beruhen, wenn nichts anderes angegeben wird, auf Daten des Statistischen Bundesamtes, die im Rahmen der „Betriebserhebungen im Verarbeitenden Gewerbe“ beziehungsweise im Rahmen der „Kostenstrukturerhebung“ der Unternehmen erfasst werden. Die Angaben beziehen sich stets auf Betriebe von Unternehmen mit 20 oder mehr Beschäftigten, wenn nicht anders angegeben wird. „Ostdeutschland“ umfasst die fünf neuen Bundesländer inklusive Berlin-Ost. Vergleichswerte für Westdeutschland gelten für das frühere Bundesgebiet, also die alten Bundesländer inklusive Berlin-West.

### **2.1 Entwicklung der Automobilindustrie seit Beginn der 90er Jahre**

Die transformationsbedingten Umstrukturierungen zu Beginn der 90er Jahre gingen in der Automobilindustrie der neuen Länder – wie auch in anderen Branchen des Verarbeitenden Gewerbes – zunächst mit einem starken Rückgang der Beschäftigung einher. Waren 1991 noch knapp 50.000 Personen im Kraftwagenbau tätig, trat bis 1992/93 nahezu eine Halbierung der Zahl der Beschäftigten ein. Mit ca. 22.000 Beschäftigten war 1996 die Talsohle erreicht; seitdem ist die Beschäftigung wieder gestiegen auf nunmehr knapp 40.000 Personen im Jahr 2003 (siehe Abbildung 2). Dies entspricht einem Anteil von 6,4% aller Beschäftigten im Verarbeitenden Gewerbe Ostdeutschlands.

Abbildung 2: Entwicklung der Zahl der Beschäftigten und des Umsatzes in der ostdeutschen Automobilindustrie 1991 - 2003



Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Darstellung.

Das Umsatzvolumen der ostdeutschen Automobilindustrie hat sich hingegen schon seit 1991 sehr dynamisch entwickelt. Zwischen 1991 und 2003 kam es ungefähr zu einer Verzehnfachung des Umsatzes, das heißt von 0,97 Milliarden Euro 1991 auf 10,7 Milliarden Euro 2003 (siehe Abbildung 2). Dabei stieg auch der im Ausland erwirtschaftete Anteil des Umsatzes auf nunmehr 45% im Jahr 2003 (Vergleichswert für Westdeutschland im Jahr 2003: 59%).<sup>1</sup> Die Automobilindustrie ist mit 45% Auslandsumsatz eine der exportstärksten Branchen des Verarbeitenden Gewerbes in Ostdeutschland. Eine leicht höhere Exportquote verzeichneten im Jahr 2003 lediglich die Betriebe der Rundfunk- und Nachrichtentechnik (49%), die Hersteller von Büromaschinen und Datenverarbeitungsgeräten (48%) und der Sonstige Fahrzeugbau<sup>2</sup> mit einer Exportquote von 47% (siehe Anhang, Tabelle A-1). Die deutliche Steigerung des Umsatzes bei gleichzeitigem Beschäftigungsabbau in der ersten Hälfte der 90er Jahre ist Ausdruck der mit der Transformation einhergegangenen technologischen und betriebswirtschaftlichen Modernisierung und Umstrukturierung der Unternehmen und führte – wie auch in anderen Branchen des Verarbeitenden Gewerbes – zu einer starken Erhöhung der Produktivität (Ragnitz et al, 2001). Die Arbeitsproduktivität (Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen) des ostdeutschen Kraftwagenbaus liegt seit Mitte der 90er Jahre über dem Durchschnitt des Ver-

<sup>1</sup> Hinsichtlich des Auslandsumsatzes ist zu berücksichtigen, dass in der amtlichen Statistik bis 1997 der Auslandsumsatz nur am Unternehmenssitz erfasst wurde. Wenn also ein westdeutsches Unternehmen Betriebsstätten in Ostdeutschland hatte, wurde der Auslandsumsatz der ostdeutschen Betriebsstätten bis 1997 ausschließlich am Unternehmenssitz in Westdeutschland erfasst, was für den Zeitraum bis 1997 zu einer Unterschätzung des Auslandsumsatzes in Ostdeutschland führt.

<sup>2</sup> Die statistische Kategorie „Sonstiger Fahrzeugbau“ umfasst den Schiffbau, Schienenfahrzeugbau, Luft- und Raumfahrzeugbau, Herstellung von Krafträdern und Fahrrädern etc.

arbeitenden Gewerbes, und sie ist im Jahr 2002 höher als in den meisten anderen Branchen des Verarbeitenden Gewerbes in den neuen Bundesländern. Lediglich die Elektrotechnik und die Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren verzeichneten im Jahr 2002 eine deutlich höhere, das Papiergewerbe und die Mineralölverarbeitung eine leicht höhere Produktivität als der Kraftfahrzeugbau (siehe Anhang, Tabelle A-2). Im Vergleich zum Produktivitätsniveau des westdeutschen Kraftwagenbaus bzw. der westdeutschen Industrie insgesamt liegt Ostdeutschland jedoch weiterhin zurück (Ragnitz, 2005). Die Produktivität des ostdeutschen Kraftwagenbaus, die 1992 noch bei 23% des westdeutschen Niveaus lag, hat im Jahr 2002 70% des westdeutschen Niveaus erreicht (siehe Anhang, Tabelle A-3 und Abbildung A-1).

Im Verlauf der 90er Jahre stieg infolge der Modernisierungsinvestitionen auch die Kapitalintensität, das heißt der Kapitalstock je Erwerbstätigen, in der gesamten ostdeutschen Industrie (siehe Tabelle 1). In der Automobilindustrie bzw. im Kraftwagenbau lag die Kapitalintensität 2001 bereits über dem westdeutschen Niveau. In den neuen Bundesländern wurden nach 1990 hochmoderne Produktionsstätten errichtet, beispielsweise durch Volkswagen in Mosel/Zwickau oder durch Opel in Eisenach, die Ostdeutschland zu einem der modernsten Standorte der Kraftwagenproduktion Europas machen (Beer, 1999, S. 36; Becker, 1998, S. 19). Die Tatsache, dass der ostdeutsche Kraftwagenbau trotz der hohen Kapitalintensität in seiner Produktivitätsentwicklung hinter dem Niveau Westdeutschlands zurück bleibt, dürfte also ganz andere Ursachen als eine mangelnde Kapitalausstattung haben. Vielmehr ist hier auf die strukturellen Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland hinzuweisen (Ragnitz, 2005, S. 11ff). In der Kraftwagenproduktion dürften hier vor allem die im Vergleich zu Westdeutschland erheblich kleineren Betriebsgrößen eine Rolle spielen (siehe auch Abschnitt 2.4 zu „Größe der Unternehmen im ostdeutschen Kraftwagenbau“). Hinzu kommt, dass die Betriebsstätten westdeutscher und ausländischer Investoren, von denen es in Ostdeutschland sehr viele gibt, im Regelfall nicht alle Unternehmensfunktionen selbst wahrnehmen. Strategische Management- und Leitungsfunktion werden meistens von den Unternehmenszentralen in Westdeutschland bzw. im Ausland wahrgenommen. So werden Aufgaben wie zum Beispiel Forschung & Entwicklung, internationaler Vertrieb und Beschaffung, also gerade die wertschöpfungsintensiven Bereiche, in den Unternehmenszentralen wahrgenommen.

Tabelle 1: Kapitalintensität im ostdeutschen Verarbeitenden Gewerbe (Westdeutschland = 100)

	1992	1995	2001
Verarbeitendes Gewerbe <sup>1) 2)</sup>	41,1	77,6	97,7
darunter:			
Ernährungsgewerbe	31,6	65,1	76,3
Tabakverarbeitung	22,2	46,0	44,3
Textilgewerbe	25,3	65,9	61,7
Bekleidungsgewerbe	10,6	19,0	36,4
Ledergewerbe	26,7	96,7	99,9
Holzgewerbe	45,1	123,5	134,2
Papiergewerbe	26,4	93,6	106,9
Druckgewerbe <sup>2)</sup>	26,7	70,2	93,7
Mineralölverarbeitung, Kokerei	195,2	120,3	198,9
Chemische Industrie	59,7	90,0	131,8
Kunststoff-, Gummiwaren	46,9	81,8	80,4
Glas, Keramik, Steine und Erden	71,1	97,1	113,3
Metallerzeugung und -bearbeitung	53,1	101,1	109,6
Herstellung von Metallerzeugnissen	38,1	56,9	69,2
Maschinenbau	30,7	65,6	86,1
EDV-Geräte, Büromaschinen	19,9	76,8	46,3
Elektrotechnik	18,6	33,7	47,6
Medientechnik (Rundfunk- und Nachrichtentechnik)	13,6	30,5	139,4
Meß- und Regeltechnik	12,3	28,1	55,9
<b>Kraftwagenbau</b>	<b>54,7</b>	<b>93,2</b>	<b>106,9</b>
Sonstiger Fahrzeugbau	65,2	90,2	123,2
Möbel, Spielwaren	29,6	61,5	78,1

<sup>1)</sup>ohne Recycling, <sup>2)</sup>ohne Verlagsgewerbe

Quelle: DIW-Branchendaten (basierend auf der amtlichen Statistik), Berechnungen des IWH.

## 2.2 Position der Automobilindustrie im Verarbeitenden Gewerbe

In den neuen Bundesländern erwirtschaftete die Automobilindustrie im Jahr 2003 10% des gesamten Umsatzes des Verarbeitenden Gewerbes. Damit ist sie zur zweitwichtigsten Branche des Verarbeitenden Gewerbes avanciert (nach dem Ernährungsgewerbe mit einem Anteil von 18%). Hinsichtlich ihres Beitrags zum Auslandsumsatz ist die Automobilindustrie in den neuen Bundesländern führend. 18% des gesamten im Ausland realisierten Umsatzes des ostdeutschen Verarbeitenden Gewerbes entfallen auf die Automobilindustrie (siehe Tabelle 2).

Die bedeutungsvolle Stellung der Automobilindustrie in den neuen Bundesländern ist als positives Signal für die wirtschaftliche Entwicklung zu werten. Die starke Exportausrichtung der ostdeutschen Automobilindustrie ist ein klarer Hinweis auf die hohe internationale Wettbe-

werbsfähigkeit der Branche. Ferner ist die Automobilindustrie laut Definition der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) eine Branche mit hoher Technologieintensität (*medium-high-technology-industry*)<sup>3</sup>, sodass auch positive Impulse für die Entwicklung der technologischen Leistungsfähigkeit zu erwarten sind.

Tabelle 2: Umsatzstärkste Branchen des Verarbeitenden Gewerbes in Ostdeutschland („Top-5“) 2003

Branche	Umsatz		Auslandsumsatz	
	Mrd. Euro	Anteil am Verarb. Gewerbe (%)	Mrd. Euro	Anteil am Verarb. Gewerbe (%)
Ernährungsgewerbe und Tabakverarbeitung	18,8	17	1,5	1,4
Herstellung von Kraftwagen und -teilen	10,7	10	4,9	18
Chemische Industrie	8,9	8	3,3	12
Maschinenbau	8,5	8	2,8	10
Metallerzeugnisse	7,8	7	1,0	4

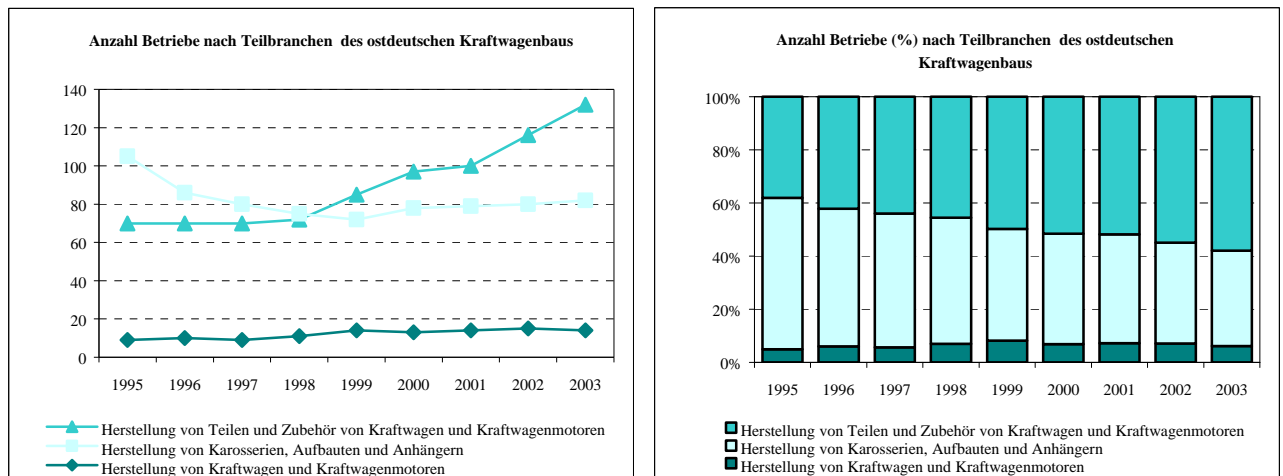
Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Darstellung.

### 2.3 Teilbranchen der Automobilindustrie

Von den insgesamt 228 Betrieben des Kraftwagenbaus in Ostdeutschland, die laut Klassifikation des Statistischen Bundesamtes auf die „Herstellung von Kraftwagen und -teilen“ entfallen, waren im Jahr 2003 mehr als die Hälfte (58%) mit der Herstellung von Teilen und Zubehör befasst. Die Zahl der Teile- und Zubehörproduzenten hat sich in den neuen Bundesländern seit 1998 nahezu verdoppelt. Sie stieg von 72 auf nunmehr 132 Betriebe (siehe Abbildung 3). Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Niederlassung der OEMs auch eine Ansiedlung von Zulieferern in den neuen Ländern zur Folge hatte. Im Jahr 2003 entfielen auf die Betriebe der Teile- und Zubehörproduktion über die Hälfte (54%) aller Beschäftigten und 39% des Umsatzes des gesamten ostdeutschen Kraftwagenbaus.

<sup>3</sup> Zur Klassifikation der Wirtschaftszweige nach Technologieintensität siehe OECD (1999, S. 106).

Abbildung 3: Zahl der Betriebe nach Teilbranchen des Kraftwagenbaus in Ostdeutschland 1995-2003



Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Darstellung.

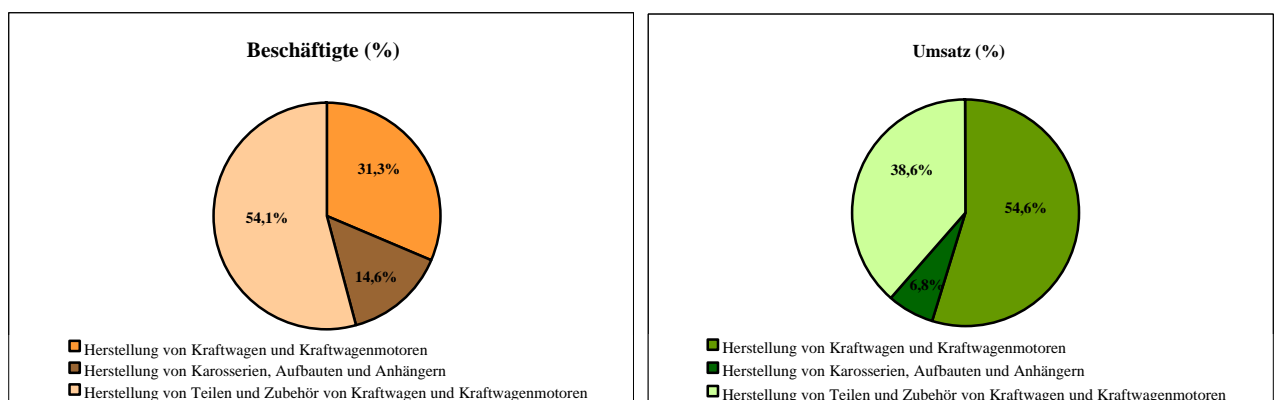
Während die Teile- und Zubehörproduzenten seit Mitte der 90er Jahre eine sehr dynamische Entwicklung verzeichneten, ging die Zahl der Hersteller von Karosserien, Aufbauten und Anhängern zurück. Das Statistische Bundesamt verzeichnete in diesem Bereich für das Jahr 1995 – weiter zurück liegende Angaben liegen nicht vor – noch 105 Betriebe, 2003 waren mit der Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern noch 82 Betriebe beschäftigt (siehe Abbildung 3). 2003 entfielen noch 7% des Umsatzes des Kraftwagenbaus auf die Hersteller von Karosserien, Aufbauten und Anhängern; ihr Anteil an der Beschäftigung betrug 2003 noch 15%. Die gesunkene Zahl der Betriebe dürfte mit Betriebsschließungen zusammenhängen, unter Umständen aber auch mit der Verschiebung der primären Tätigkeiten zu „Reparatur von Kraftfahrzeugen“, was dazu führt, dass sie Betriebe in einer anderen statistischen Branchenkategorie verbucht werden. Auch Produktionsverlagerungen nach Mittel- und Osteuropa könnten hier eine Rolle spielen, da es sich bei der Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern vor allem um arbeitsintensive Herstellungsprozesse handelt.

Bei den „Herstellern von Kraftwagen und -motoren“ – diese Kategorie umfasst im Wesentlichen die OEMs – hat sich die Anzahl der Betriebe seit 1995 geringfügig nach oben entwickelt. Dass hier keine starken Veränderungen zu verzeichnen sind, überrascht kaum, denn in dieser Teilbranche finden sich die „Großen“ der ostdeutschen Automobilindustrie wieder, wie zum Beispiel die Betriebsstätten von Volkswagen und Opel in den neuen Bundesländern. Im Betrachtungszeitraum stieg die Zahl der Betriebe von neun (1995) auf nunmehr 14 Betriebe (2003), eine Steigerung also, die auf die Ansiedlungen der letzten Jahre, zum Beispiel von

BMW und Porsche, zurückzuführen ist. Auf Betriebe dieses Bereiches entfielen im Jahr 2003 fast ein Drittel (31%) aller Beschäftigten und 55% des Umsatzes des gesamten Kraftwagenbaus (siehe Abbildung 4).

Von allen drei Teilbranchen verzeichnen die „Hersteller von Kraftwagen und -motoren“ mit 60% die mit Abstand höchste Exportquote (Teile- und Zubehörproduzenten: 29%; Hersteller von Karosserien, Aufbauten und Anhängern: 19%). Das heißt, der überwiegende Teil der in Ostdeutschland gefertigten Kraftwagen und -motoren wird exportiert.<sup>4</sup>

Abbildung 4: Beschäftigte (%) und Umsatz (%) nach Teilbranchen des Kraftwagenbaus in Ostdeutschland 2003



Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Darstellung.

## 2.4 Größe der Unternehmen

Ähnlich wie in anderen Branchen des ostdeutschen Verarbeitenden Gewerbes dominieren in der Automobilindustrie der neuen Länder kleine und mittlere Unternehmen.<sup>5</sup> Das gilt vor allem im Vergleich zu Westdeutschland. Im Jahr 2002 – aktuellere Angaben liegen nicht vor – waren in den neuen Bundesländern 88% der Automobilunternehmen kleine oder mittlere Unternehmen mit einem Anteil an der Beschäftigung von 40%. Die restlichen 12% sind große Unternehmen, auf die 60% der Beschäftigung entfällt. Im Kraftwagenbau Westdeutschlands beträgt das Verhältnis 70% (kleine und mittlere) zu 29% (große Unternehmen). In Westdeutschland sind 94% der Beschäftigten in großen Unternehmen des Kraftwagenbaus tätig (siehe Tabelle 3).

<sup>4</sup> Würde man den in Westdeutschland realisierten Umsatz auch mit berücksichtigen, so läge der „überregionale Absatz“ noch wesentlich höher.

<sup>5</sup> Es gilt die KMU-Definition der Europäischen Union. Kleine Unternehmen: bis zu 49 Beschäftigte, mittlere Unternehmen: bis zu 249 Beschäftigte und große Unternehmen: 250 Beschäftigte und mehr.

Tabelle 3: Anzahl Unternehmen (%) und Beschäftigte (%) des Kraftwagenbaus nach Größenklassen in Ost- und Westdeutschland 2002<sup>a</sup>

	Unternehmen (%)		Beschäftigte (%)	
	Ostdeutschland	Westdeutschland	Ostdeutschland	Westdeutschland
Kleine Unternehmen (bis 49 Beschäftigte)	36	26	7	1
Mittlere Unternehmen (50 bis 249 Beschäftigte)	52	44	33	4
Große Unternehmen (250 Beschäftigte und mehr)	12	30	61	94

<sup>a</sup> Angaben beziehen sich auf Unternehmen mit 20 Beschäftigten oder mehr

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Darstellung.

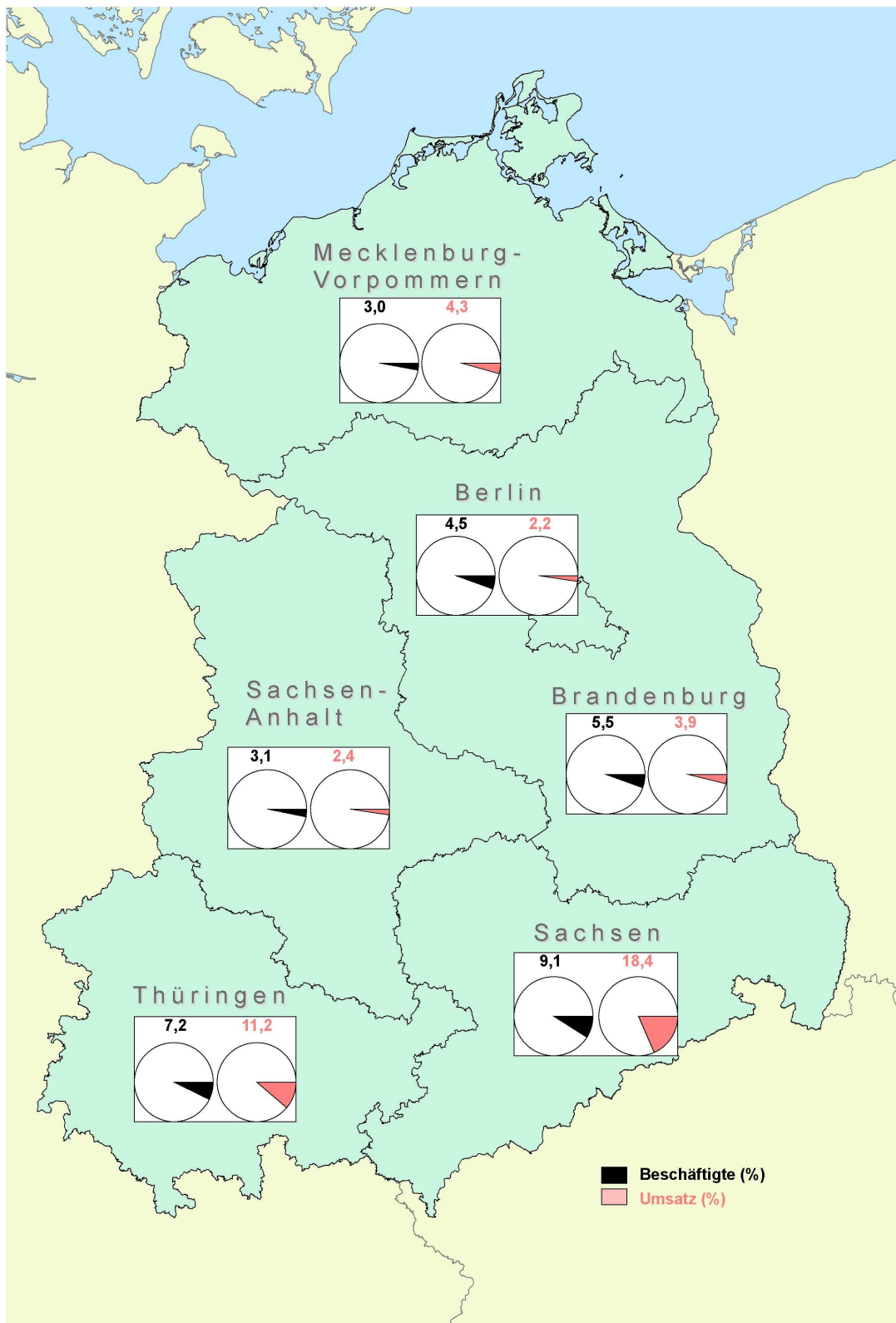
In den alten Bundesländern sind die Unternehmen der Automobilindustrie um ein Vielfaches größer als in Ostdeutschland. Das gilt vor allem für die in Westdeutschland zu *global players* aufgestiegenen Automobilfinalisten. Betriebe der Teilbranche „Herstellung von Kraftwagen und -motoren“, also im Wesentlichen die OEMs, verzeichnen in Ostdeutschland im Jahr 2003 im Durchschnitt 886 Beschäftigte, während der Vergleichswert für Westdeutschland 4.612 Beschäftigte beträgt. Das heißt, die Betriebsstätten der großen westdeutschen Automobilhersteller in den neuen Bundesländern erreichen bei weitem nicht die Größe westdeutscher Betriebe der gleichen Teilbranche. Um dies an einem Beispiel zu veranschaulichen: Opel beschäftigt an seinem Stammsitz in Rüsselsheim rund 18.300, in Bochum 9.700 und in Eisenach 1.900 Mitarbeiter.

## 2.5 Regionale Verteilung der Automobilindustrie

Im Hinblick auf die regionale Verteilung der Kraftwagenproduktion in Ostdeutschland lässt sich eine Kontinuität der traditionellen Automobilstandorte feststellen. Schwerpunkte der Kraftwagenproduktion in Ostdeutschland sind – gemessen an den Beschäftigten und dem Umsatz in % des gesamten Verarbeitenden Gewerbes – ganz klar Sachsen und Thüringen (siehe Abbildung 5). In Sachsen entfallen rund 9% der Beschäftigten und 18% des Umsatzes des gesamten Verarbeitenden Gewerbes auf die Kraftwagenproduktion. Hinter diesen Zahlen verbergen sich vor allem die Aktivitäten von Volkswagen, Porsche und BMW und der Zuliefererbetriebe, die sich zu einem großen Teil ebenfalls im Süden niedergelassen haben. In Thüringen sind 7% der Beschäftigten in der Kraftwagenproduktion tätig, und 11% aller Umsätze des Verarbeitenden Gewerbes werden von der thüringischen Automobilindustrie erwirtschaftet. Dabei spielt natürlich die Großinvestition von Opel in Eisenach eine bedeutsame Rolle (siehe auch Kapitel 1, Abbildung 1).



Abbildung 5: Beschäftigte und Umsatz des Kraftwagenbaus in % des gesamten Verarbeitenden Gewerbes nach Bundesländern<sup>a</sup> 2003



<sup>a</sup> Berlin insgesamt

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Darstellung.

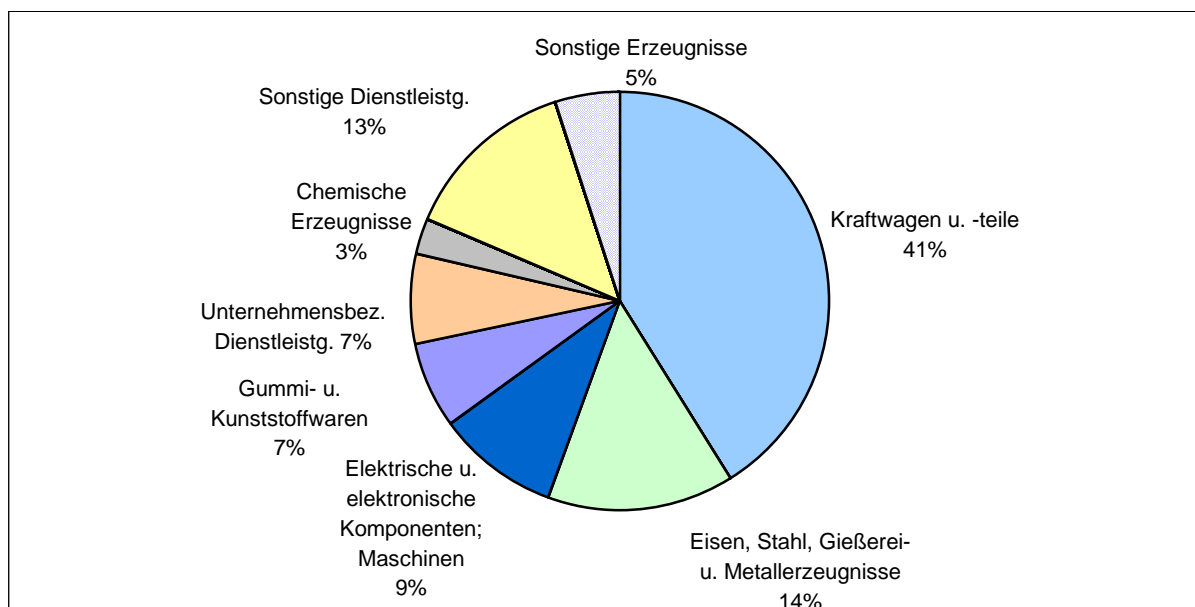
## 2.6 Inputseitige Verflechtung der Automobilindustrie

Aufgrund des hohen Bedarfs an Vorleistungen und den damit verbundenen weitreichenden Zulieferverflechtungen gehen von der Automobilindustrie generell zahlreiche Impulse auf verschiedene Branchen des Verarbeitenden Gewerbes bzw. auf die Gesamtwirtschaft aus.

Die statistische Kategorie „Kraftwagen und Kraftwagenteile“ umfasst zwar bereits einen Großteil der Module- und Teilelieferanten, aber eben nur solche, die in erster Linie für den Kraftwagenbau produzieren. Es ist anzunehmen, dass sich ein Teil der Automobilzulieferer, vor allem solche im Tier-2- und Tier-3-Lieferantenstatus, außerhalb der Kategorie „Kraftwagen und Kraftwagenteile“ befinden.

Über die inputseitigen Verflechtungen der Automobilindustrie, das heißt über Art und Menge der bezogenen Vorleistungen zur Herstellung der Endprodukte, gibt die amtliche Input-Output-Rechnung Auskunft. Aufgrund der Komplexität der Input-Output-Analyse liegen regionalisierte Input-Output-Tabellen als getrennte Berechnungen für Ost- und Westdeutschland nicht vor. Die gesamtdeutsche Input-Output-Rechnung erlaubt jedoch Einblicke, die in ihrer Grundstruktur auch für Ostdeutschland Geltung haben dürften, da sie grundlegende technische bzw. prozessbezogene Zusammenhänge zum Ausdruck bringen.

Abbildung 6: Vorleistungen der Automobilindustrie in Deutschland nach Gütergruppen 2000 (Anteil am Gesamtwert der Vorleistungen in %)



Quelle: Statistisches Bundesamt (Input-Output-Tabellen 2000), Berechnungen des IWH.

Abbildung 6 zeigt, dass die Vorleistungsverflechtungen innerhalb des Kraftwagenbaus am stärksten sind. 41% der im Kraftwagenbau zum Einsatz kommenden Vorleistungen kommt von Unternehmen innerhalb der Branche. An zweiter Stelle stehen Eisen-, Stahl-, Gießerei- und Metallerzeugnisse (14%), gefolgt von elektrischen und elektronischen Komponenten und Maschinen (9%). Des Weiteren sind Gummi- und Kunststoffherzeugnisse (7%) und chemische Erzeugnisse (3%) wichtige Vorleistungen für den Kraftwagenbau. Hinter diesen, auf aggregierter Ebene dargestellten Vorleistungsverflechtungen stehen eine Vielzahl einzelner Unternehmen aus verschiedenen Branchen, die unmittelbar oder mittelbar mit dem Kraftwagenbau verbunden sind und primär oder nur am Rande für den Kraftwagenbau produzieren. Die konkreten Zulieferunternehmen lassen sich auf Basis der amtlichen Statistik nicht einzeln identifizieren. Dazu ist man auf firmenbezogene Einzelinformationen angewiesen, die nur durch eine entsprechende Erhebung gewonnen werden können. Eine solche Erhebung zur Automobilzulieferindustrie in den neuen Bundesländern liegt in Form der „Automobilzuliefererdatenbank“ des Industrial Investment Council (IIC) vor. Die folgenden Darstellungen zur Automobilzulieferindustrie beziehen sich auf diese Datenquelle. Unmittelbare Vergleiche dieser Daten mit denen der amtlichen Statistik sind nicht möglich. Die „Automobilzuliefererdatenbank“ umfasst, anders als die statistische Kategorie „Herstellung von Kraftwagen und -teilen“, keine Automobilhersteller im Sinne von OEMs. Ferner geht die „Automobilzuliefererdatenbank“ hinsichtlich der Zulieferer weit über die statistische Kategorie „Herstellung von Kraftwagen und -teilen“ hinaus, da sie auf der Grundlage der in Kapitel 3 näher erläuterten Methodik versucht, sämtliche Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes und des Dienstleistungssektors zu erfassen, die für die Automobilindustrie tätig sind, darunter auch Werkzeug-, Maschinen- und Ausrüstungslieferanten. In Kapitel 4 erfolgt eine kurze Darstellung der Teilbranche „Anhänger und Aufbauten“. Auch die dafür verwendeten Daten stammen aus einer Datenbank des IIC.

### 3. Die Automobilzulieferindustrie in Ostdeutschland: eine Bestandsaufnahme auf der Basis von Mikrodaten<sup>6</sup>

#### Kasten 2: Methodische Anmerkungen: Automobilzulieferindustrie

In der wissenschaftlichen Literatur findet sich keine einheitliche Definition für Automobilzulieferer. Oft werden als Automobilzulieferer die System-, Modul- und Teilelieferanten bezeichnet. Da aber eine große Anzahl weiterer Unternehmen in den Zulieferprozess eingebunden ist, werden diese von verschiedensten Institutionen (z.B. Verbänden, Clusterinitiativen) in die entsprechenden Automobilzulieferkataloge aufgenommen. Die hier verwendete Automobilzuliefererdatenbank des IIC<sup>7</sup> wurde zusammengestellt aus Zuliefererlisten der ostdeutschen Landeswirtschaftsfördergesellschaften und der Automobilzulieferinitiativen der ostdeutschen Bundesländer. Die Liste wird durch das IIC fortlaufend aktualisiert und bereinigt und durch zusätzliche Daten der MARKUS Datenbank (Hoppenstedt, Creditreform), öffentlich zugängliche Unternehmensangaben, Internetrecherchen und persönliche sowie telefonische Befragungen abgeglichen.<sup>8</sup> Es werden nur solche Betriebe in die Datenbank aufgenommen, die sich durch ihre Produkte, Dienstleistungen und Prozess auch tatsächlich als Automobilzulieferer qualifizieren. In der Liste finden sich neben den Angaben zu Hauptprodukten oder Dienstleistungen auch Informationen über den Standort, Besitzverhältnisse (in- bzw. ausländischer Unternehmensbesitz), Mitarbeiteranzahl sowie eine Einteilung nach folgenden Produktkategorien.<sup>9</sup>

- |  |                              |
|--|------------------------------|
| - Chassis/Karosseriestruktur                   | - Werkzeuge                  |
| - Powertrain (Motor, Getriebe, Antriebsstrang) | - Dienstleistungen           |
| - Interieur                                    | - Maschinen und Ausrüstungen |
| - Exterieur                                    | - Sonstige                   |
| - Elektrik/Elektronik                          |                              |

Die Betriebe aus der Region Berlin wurden komplett aufgenommen. Sämtliche Angaben beziehen sich auf die aktuell verfügbaren Informationen und wurden zum Stichtag 1. Mai 2005 erstellt.

---

<sup>6</sup> Alle Angaben in diesem Kapitel sind Teil der noch unveröffentlichten Dissertation von Albrecht Bochow zum Thema „Ausländische Direktinvestitionen in die Automobilzulieferindustrie der neuen Bundesländer“.

<sup>7</sup> Das IIC – “The New German Laender Industrial Investment Council GmbH“ ist die offizielle Wirtschaftsförderungsagentur, die vom Bund und allen neuen Bundesländern, einschließlich Berlin, zum Anwerben ausländischer Investoren 1997 eingerichtet wurde und von allen Beteiligten finanziert wird.

<sup>8</sup> Die gesamte Liste ist in englischer Sprache erstellt und dient den Mitarbeitern des IIC als Arbeitswerkzeug bei der Betreuung potentieller ausländischer Investoren. Die Liste mit den unternehmensbezogenen Angaben ist aus Datenschutzgründen nicht zur Veröffentlichung zugelassen.

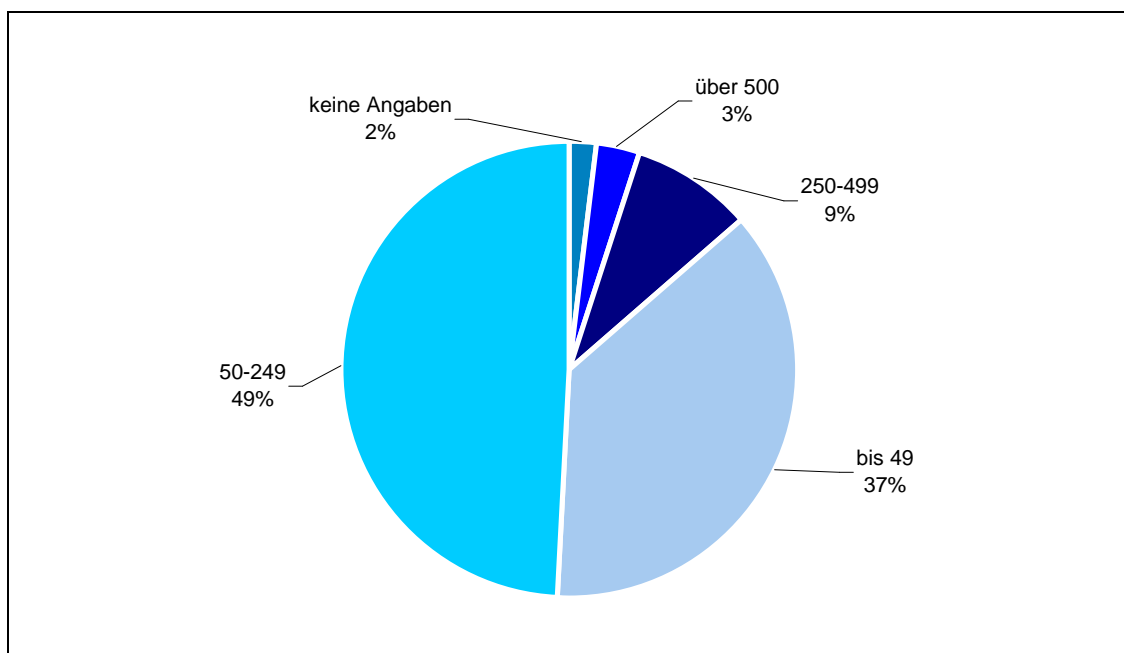
<sup>9</sup> Die Produktkategorien für Automobilzulieferer wurden in Anlehnung an PricewaterhouseCoopers (Global Supplier Index 2004: [www.autobusiness.co.uk/publications/databases](http://www.autobusiness.co.uk/publications/databases)) und eigene Erweiterungen zur Darstellung produktionsnaher Vorleistungslieferanten aufgestellt.

### 3.1 Angaben zur Struktur der Betriebe

In der amtlichen Statistik werden in der Branchenkategorie „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ insgesamt 228 Betriebe mit knapp 40.000 Beschäftigten für das Jahr 2003 ausgewiesen (siehe Kapitel 2). Basierend auf den Daten der Automobilzuliefererdatenbank des IIC wird von mehr als 900 Betrieben ausgegangen, die als direkte Teilelieferanten und als indirekte produktionsnahe Vorlieferanten im Wertschöpfungsprozess des Automobilbaus in den neuen Bundesländern tätig sind. Noch aussagekräftiger ist die Beschäftigungswirkung dieser Betriebe. Fast 112.000 Mitarbeiter zählt die Automobilzuliefererdatenbank des IIC für die Betriebe der Zulieferindustrie in den neuen Bundesländern. Dies unterstreicht die Bedeutung des Automobilbaus im Hinblick auf die von diesem Bereich ausgehenden Beschäftigungseffekte in Ostdeutschland.

Hinsichtlich der Größenstruktur (Anzahl der Beschäftigten) der in der Zuliefererdatenbank erfassten Betriebe zeigt sich das für das ostdeutsche Verarbeitende Gewerbe typische Muster, das heißt ein sehr hoher Anteil kleiner und mittlerer Betriebe (siehe Abbildung 7).

Abbildung 7: Automobilzulieferer nach Betriebsgröße (Anzahl Beschäftigte)



Quelle: Automobilzuliefererdatenbank des IIC, eigene Darstellung.

86% der ostdeutschen Automobilzulieferer entsprechen den EU-Definitionskriterien kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU), und nur 12% der Betriebe in der ostdeutschen Automobilzulieferindustrie können als Großunternehmen (über 250 Mitarbeiter) eingestuft wer-

den. Der Anteil von Betrieben mit mehr als 500 Beschäftigten ist sehr gering und beträgt nur 3%. Betrachtet man die Anzahl der Beschäftigten innerhalb der Größenklassifizierung der EU, zeigt sich folgendes Bild: Bei den kleinen Betrieben (bis 49 Beschäftigte) entstanden ca. 9.000 Arbeitsplätze, bei mittleren Betrieben (50 bis 249 Beschäftigte) 51.000 und bei Betrieben zwischen 250 und 499 Mitarbeitern 26.500 Arbeitsplätze. Bei den wenigen Betrieben über 500 Mitarbeiter wurden insgesamt ca. 25.500 Arbeitsplätze geschaffen.

### **3.2 Automobilzulieferer nach Produktkategorien**

Abbildung 8 zeigt die Verteilung der ostdeutschen Automobilzulieferer nach den im Methodenteil erwähnten Produktkategorien. Viele Zulieferer lassen sich jedoch nicht eindeutig einer Produktkategorie zuordnen, so dass sich eine größere Anzahl von Mehrfachnennungen ergibt. Anhand der Abbildung wird deutlich, dass ein Grossteil der Betriebe direkte Teilelieferanten sind. Besondere Bedeutung kommt dabei den Kategorien Motor/Getriebe/Antriebsstrang mit 229 Nennungen, Chassis/Karosseriestruktur mit 205 Nennungen und Interieur mit 198 Nennungen zu. Im Bereich Exterieur sind 136 Betriebe tätig. Mit der Zulieferung von Auto-Elektrik/Elektronik beschäftigen sich 115 Betriebe.

Ein weiteres wichtiges Merkmal der ostdeutschen Zulieferstruktur ist die relativ große Zahl der Werkzeugbauer. Mehrfachnennungen sind jedoch auch bei den hier aufgeführten 157 Betrieben zu finden, da viele Teilelieferanten auch gleichzeitig ihre eigenen Werkzeuge herstellen. Weiterhin finden sich 71 Betriebe des Maschinen- und Ausrüstungsbaus, die speziell für die Automobilindustrie produzieren. Auch der Dienstleistungsbereich spielt eine wichtige Rolle in der ostdeutschen Lieferantenstruktur. 127 Betriebe sind in diesem Bereich tätig. Bei den Dienstleistungen handelt es sich um produktionsnahe Dienstleistungen wie Fahrzeug- bzw. Teileentwicklung, Prototyping, Softwareentwicklung und Ähnliches.<sup>10</sup>

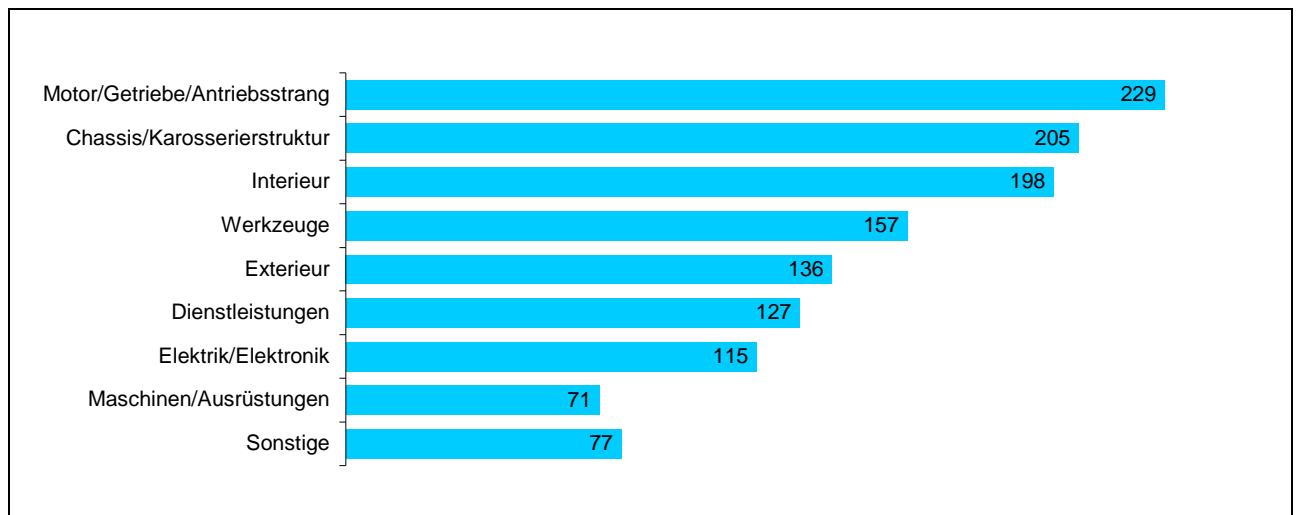
Dem Werkzeug-, Maschinen- und Ausrüstungsbau sowie den produktionsnahen Dienstleistungen kommt eine große Bedeutung zu. Sie tragen maßgeblich zur Automatisierung, Effizienzerhöhung und Produktionssteigerung der Automobilindustrie bei. Unter der Voraussetzung, dass die in Ostdeutschland angesiedelten Werkzeug-, Maschinen- und Ausrüstungsbauer auch für die lokalen Unternehmen tätig sind, wovon man in vielen Fällen

---

<sup>10</sup> In der Automobilzuliefererdatenbank des IIC sind keine Unternehmen erfasst, die der Automobilproduktion nachgelagerte Dienstleistungen wahrnehmen wie Vertrieb, Finanzierung, Versicherung u.ä.

sicherlich ausgehen kann, leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit dieses Industriezweiges in den neuen Bundesländern. Insgesamt betrachtet ist die Automobilzulieferindustrie in den neuen Ländern sehr breit ausdifferenziert und entlang der gesamten Wertschöpfungskette des Automobils aufgestellt.

Abbildung 8: Automobilzulieferer nach Produktkategorien (Mehrfachnennung möglich)



Quelle: Automobilzuliefererdatenbank des IIC, eigene Darstellung.

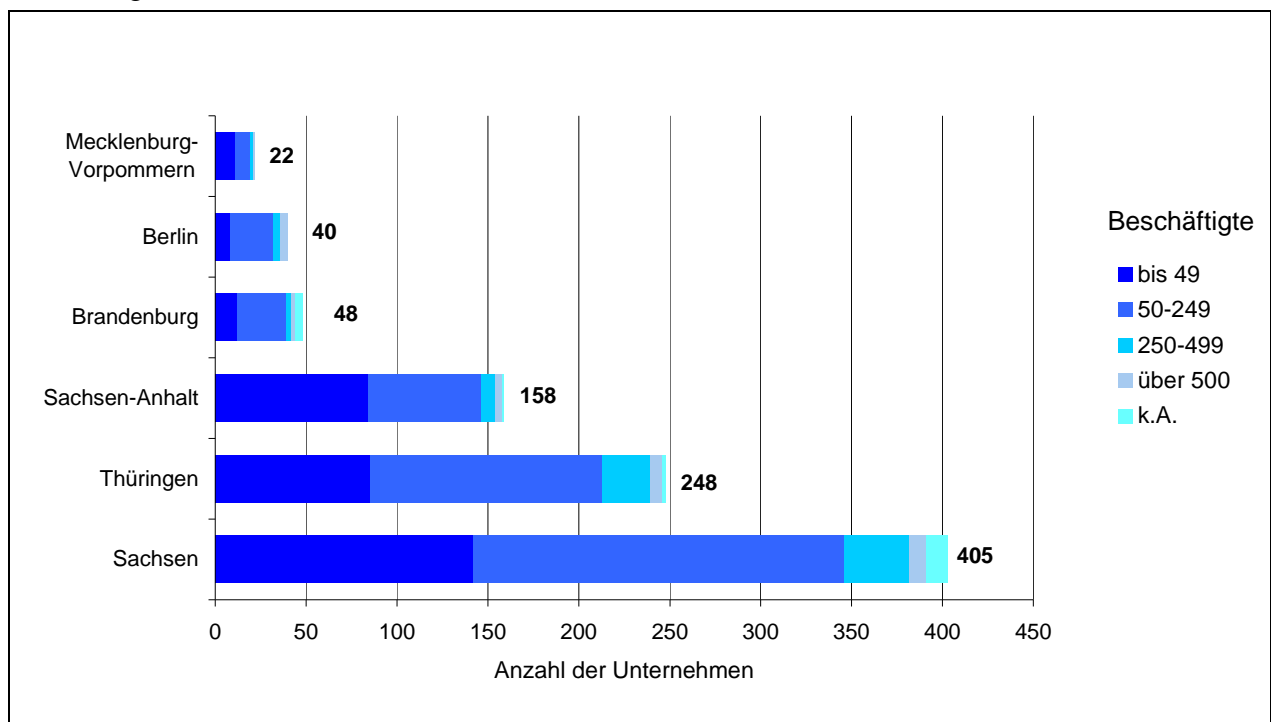
### 3.3 Räumliche Verteilung der Automobilzulieferer

Vor dem Hintergrund der anhaltenden Diskussionen über Industriecluster und Leuchtturmefekte soll auch die regionale Verteilung der Automobilzulieferer in den neuen Bundesländern behandelt werden.

Abbildung 9 zeigt, dass die meisten Automobilzulieferer in den südlichen Regionen ansässig sind. In den Bundesländern Sachsen (405 Betriebe), Thüringen (248 Betriebe) und Sachsen-Anhalt (158 Betriebe) sind fast 88% aller Automobilzulieferer in den neuen Bundesländern angesiedelt. Diese Tatsache findet ihre Begründung nicht zuletzt in der historischen Entwicklung der Automobilindustrie (siehe Kapitel 1). Auch aufgrund der langen Tradition der Automobilindustrie in den südlichen Regionen hat sich erneut eine Struktur herausgebildet, die sich nicht nur in der Anzahl der Zulieferunternehmen ausdrückt. Weitere Faktoren wie die neuen Standorte der Automobilhersteller, sowie die gut ausgebauten Autobahnanbindungen zu den Kunden in Ost- und Westdeutschland (siehe Abbildung 1, Kapitel 1) und die starke Hochschullandschaft mit den positiven Auswirkungen auf Forschung & Entwicklung sowie Dienstleistungen und Personal tragen zur Entwicklung der Automobilindustrie in der Region bei. Die Region Berlin/Brandenburg hat zusammen 88 Betriebe und

profitiert damit auch von den Ansiedlungen der Automobilhersteller im Süden und dem Engagement von DaimlerChrysler in der Berliner Hauptstadtregion. Mecklenburg-Vorpommern ist sicher nicht als typische Automobilregion zu bezeichnen. Dennoch hat auch hier eine Reihe von Zulieferern (22) ihre Produktion aufgenommen. Betrachtet man Cluster als eine Agglomeration von Unternehmen einer Branche bzw. verwandter Branchen, so lassen sich im Süden Ostdeutschlands, insbesondere im Raum Chemnitz/Zwickau und Eisenach, Cluster der Automobilindustrie feststellen.<sup>11</sup>

Abbildung 9: Anzahl Automobilzulieferer nach Bundesländern und Größenklassen (Zahl der Beschäftigten)



Quelle: Automobilzuliefererdatenbank des IIC, eigene Darstellung.

Bei der Betrachtung der Größenstruktur der Betriebe nach Bundesländern wird in Abbildung 9 die Strukturverteilung und erneut die Dominanz der kleinen und mittleren Betriebe deutlich. Dabei sind die großen Betriebe mit mehr als 250 Beschäftigten stärker in den südlichen Bundesländern angesiedelt. So finden sich in Sachsen 44, in Thüringen 32 und in Sachsen-Anhalt 13 große Betriebe. Die Region Berlin/Brandenburg kommt zusammen auf 13 große

<sup>11</sup> Die typische Definition eines „Clusters“ betont neben der Agglomeration von Unternehmen einer Branche bzw. verwandter Branchen auch die Verbundenheit dieser Unternehmen durch das Vorhandensein einer gemeinsamen Wertschöpfungskette (Günther, 2004a, 152). Ob und inwiefern die Unternehmen der in dieser Untersuchung ermittelten Automobilcluster auch tatsächlich über Wertschöpfungsketten miteinander verbunden sind, lässt sich nicht ermitteln. Dies stellt aber ein generelles Problem der Untersuchung von Clustern dar.



Betriebe, während Mecklenburg-Vorpommern mit nur 3 Betrieben dieser Größenordnung eine untergeordnete Rolle spielt.

Die wichtige Rolle der Automobilindustrie in den neuen Bundesländern wird vor allem deutlich, wenn man die Beschäftigtenzahlen der Hersteller sowie der Unternehmen der Zuliefer-, Anhänger- und Aufbautenindustrie betrachtet. Tabelle 4 stellt die aus den Datenbanken des IIC ermittelten Beschäftigtenzahlen und die offiziellen Angaben zu den Beschäftigten der Hersteller (OEMs) in den neuen Bundesländern dar. Bei den Herstellern sind unmittelbar 20.600 Personen beschäftigt. Die Zuliefer-, Anhänger- und Aufbautenindustrie verzeichnet rund 117.000 Beschäftigte. Somit beläuft sich die Zahl der direkt oder indirekt mit der Automobilindustrie verbundenen Beschäftigten in den neuen Ländern auf ca. 138.000.<sup>12</sup>

Tabelle 4: Beschäftigte in der ostdeutschen Automobilindustrie nach Bundesländern

Bundesland	Beschäftigte in der Zulieferindustrie	Beschäftigte in der Anhänger- und Aufbautenindustrie	Beschäftigte bei den Fahrzeugherstellern		Beschäftigte in der Automobilindustrie, gesamt
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Hersteller	Anzahl
Sachsen	45.246	1.652	13.270	VW, Porsche, BMW	60.168
Thüringen	31.740	1.088	2.630	Opel, BMW	35.458
Sachsen-Anhalt	15.578	1.393	-	Keine	16.971
Berlin	8.624	40	3.200	DCX Marienfelde (ohne DXC Services)	11.864
Brandenburg	8.228	474	1.500	DCX Ludwigsfelde	10.202
Mecklenburg-Vorpommern	2.485	709	-	keine	3.194
Summe	111.901	5.356	20.600		137.857

Quelle: Datenbanken des IIC, eigene Berechnungen, eigene Darstellung.

Auch hier fällt die größere Beschäftigungswirkung in den südlicheren Regionen auf. So sind in Sachsen gut 60.000, in Thüringen mehr als 35.000 und in Sachsen-Anhalt fast 17.000 Mitarbeiter in der Automobilindustrie tätig. In der Region Berlin/Brandenburg gibt es ca. 22.000 Beschäftigte in der Automobilindustrie. Die relativ hohe Anzahl in der Hauptstadtregion ist unter anderem auf die Beschäftigungseffekte von DaimlerChrysler in Marienfelde und Ludwigsfelde und auf die Zulieferstandorte im ehemaligen Westberlin zurückzuführen. Da in

<sup>12</sup> Man muss davon ausgehen, dass bei einigen Zulieferern nicht alle Mitarbeiter ausschließlich für den Automobilbau tätig sind. Im Vergleich zur Beschäftigtenzahl der amtlichen Statistik (40.000), zeigen die

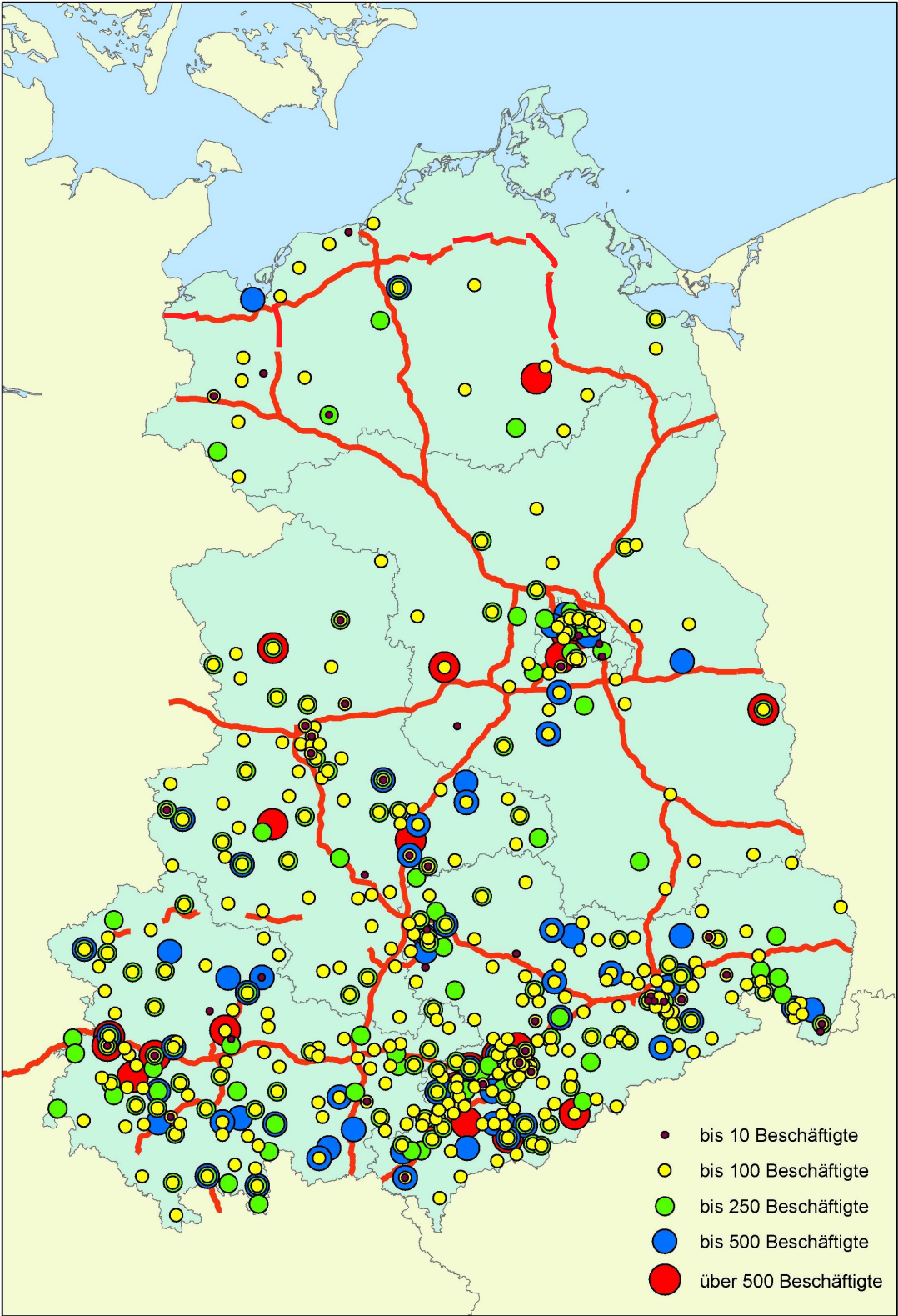
Mecklenburg-Vorpommern kein Automobilhersteller angesiedelt ist, liegt diese Region in der Gesamtbetrachtung an letzter Stelle mit ca. 3.200 Beschäftigten in der Automobilindustrie.

Da die Datenbanken des IIC auch Adressinformationen der einzelnen Betriebe enthalten, ist es möglich, eine exakte kartographische Abbildung der Standorte anzufertigen, aus der die Agglomerationen deutlich zu erkennen sind. Abbildung 10 zeigt, dass sich ein „Automobilzulieferergürtel“ quer durch den Süden der neuen Bundesländer erstreckt. Schwerpunkte bilden vor allem die Regionen Chemnitz/Zwickau, Leipzig, Dresden und Eisenach. Aber auch in der Hauptstadtregion und in Sachsen-Anhalt lassen sich Agglomerationsansätze beobachten. Ein ganz ähnliches Bild ergibt sich, wenn man nicht die einzelnen Betriebe, sondern die Beschäftigtenzahlen je Landkreis abbildet (siehe Anhang, Abbildung A-2).

---

Zahlen in Tabelle 4 jedoch, dass aufgrund der Vorleistungsverflechtungen die Beschäftigungseffekte der Automobilindustrie deutlich höher sind.

Abbildung 10: Standorte und Größe von Betrieben der Automobilzulieferindustrie und der Anhänger- und Aufbautenindustrie in den neuen Bundesländern



Quelle: Datenbanken des IIC, eigene Darstellung.

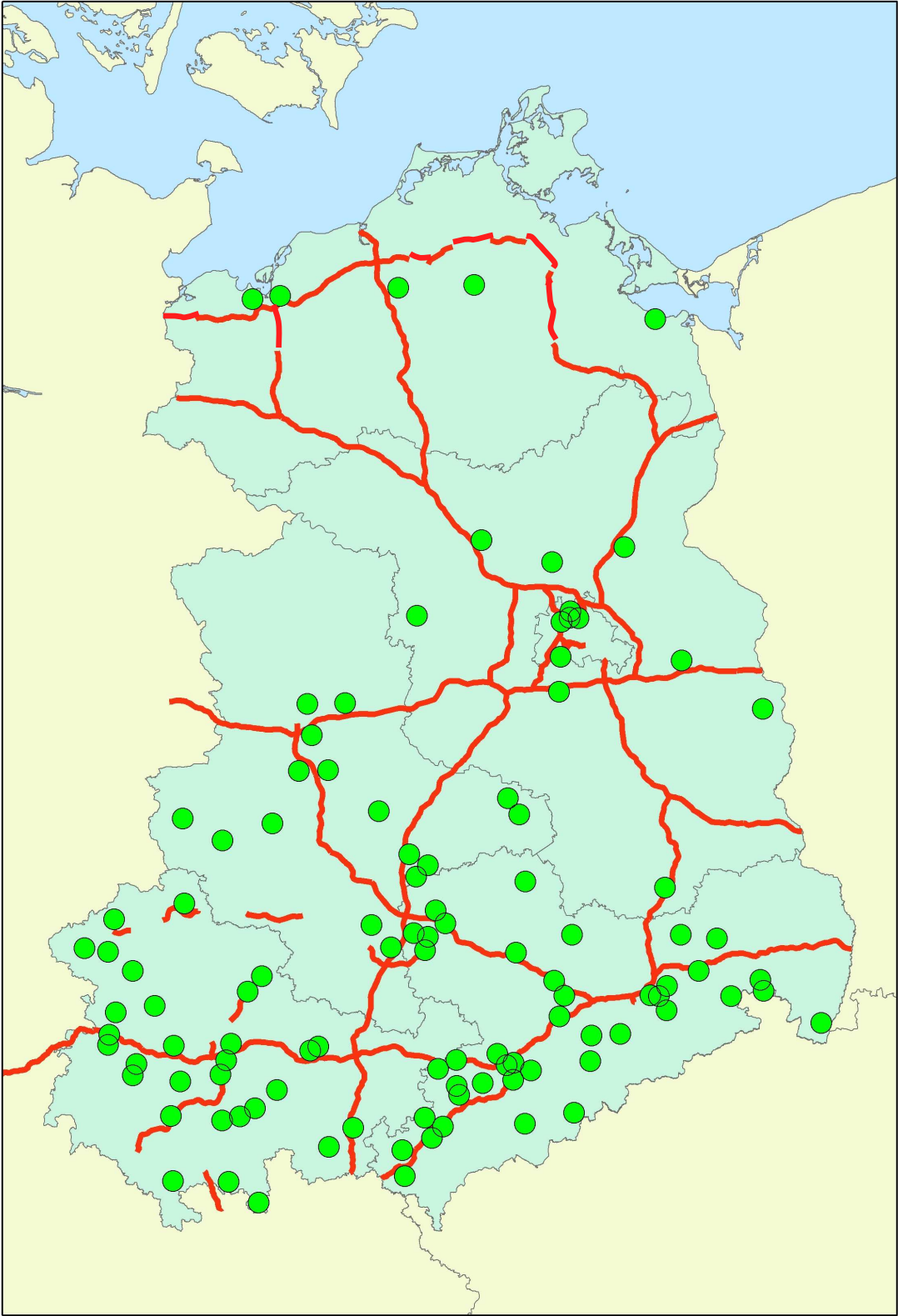
### **3.4 Ausländische Investoren in der ostdeutschen Automobilzulieferindustrie**

Angesichts der zunehmenden Internationalisierung der Automobilindustrie (Spatz/Nunnenkamp, 2002) und der hohen Bedeutung ausländischer Investoren in der ostdeutschen Wirtschaft (Günther, 2004b), wird im Folgenden die Rolle ausländischer Unternehmen in der ostdeutschen Automobilzulieferindustrie näher betrachtet.

Von den 921 Betrieben, die in der Automobilzuliefererdatenbank des IIC erfasst wurden, befinden sich 134 Betriebe in ausländischem Mehrheitsbesitz. Abbildung 11 verdeutlicht, dass auch die ausländischen Automobilzulieferer zum größten Teil in Sachsen und Thüringen angesiedelt sind. Ein möglicher Grund dafür ist, dass seit 1990 Akquisitionen bestehender Betriebe bzw. Betriebsteile der ehemaligen ostdeutschen Automobilunternehmen stattgefunden haben. Zum anderen hat es eine Reihe von Neuinvestitionen ausländischer Unternehmen gegeben, die sich an den vorhandenen Clustern und Kundenbindungen in den südlichen Regionen bzw. an einer logistisch und betriebswirtschaftlich günstigen Lage in Deutschland und Zentraleuropa orientiert haben.

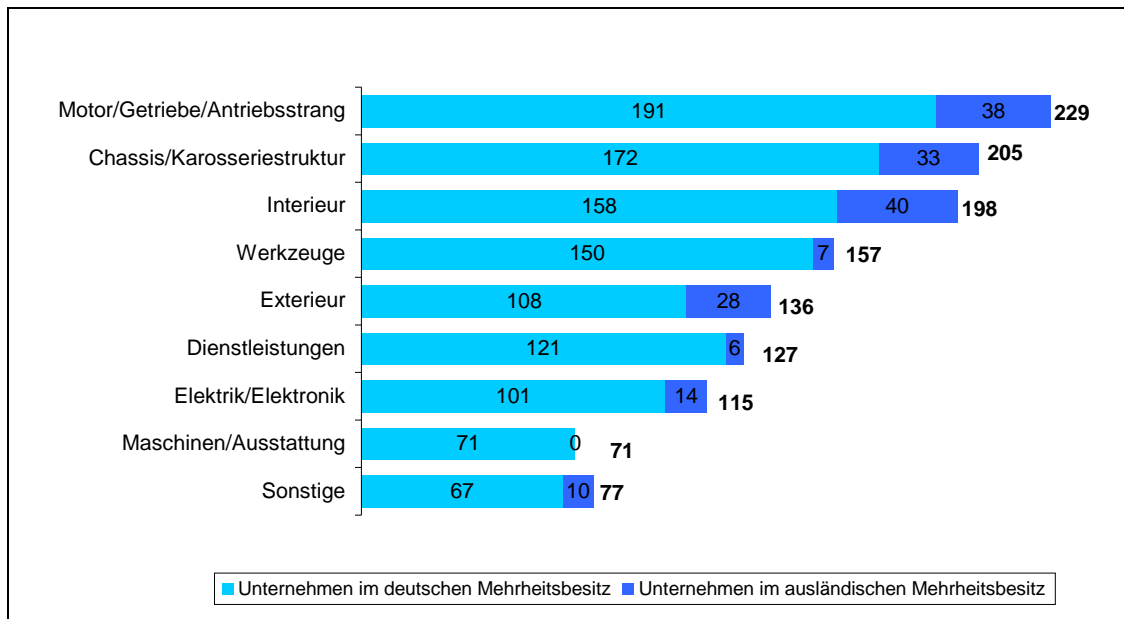
Eine Betrachtung der ausländischen Zulieferunternehmen nach Produktkategorien zeigt, dass es sich bei der Mehrzahl der Betriebe um direkte Teilelieferanten handelt (siehe Abbildung 12). Sie sind hauptsächlich in den Bereichen Motor/Getriebe/Antriebsstrang (38 Nennungen), Interieur (40 Nennungen), Karosseriestruktur/Chassis (33 Nennungen), Exterieur (28 Nennungen) und Elektrik/Elektronik (14 Nennungen) aktiv.

Abbildung 11: Standorte der Betriebe ausländischer Automobilzulieferer in Ostdeutschland



Quelle: Automobilzuliefererdatenbank des IIC, eigene Darstellung.

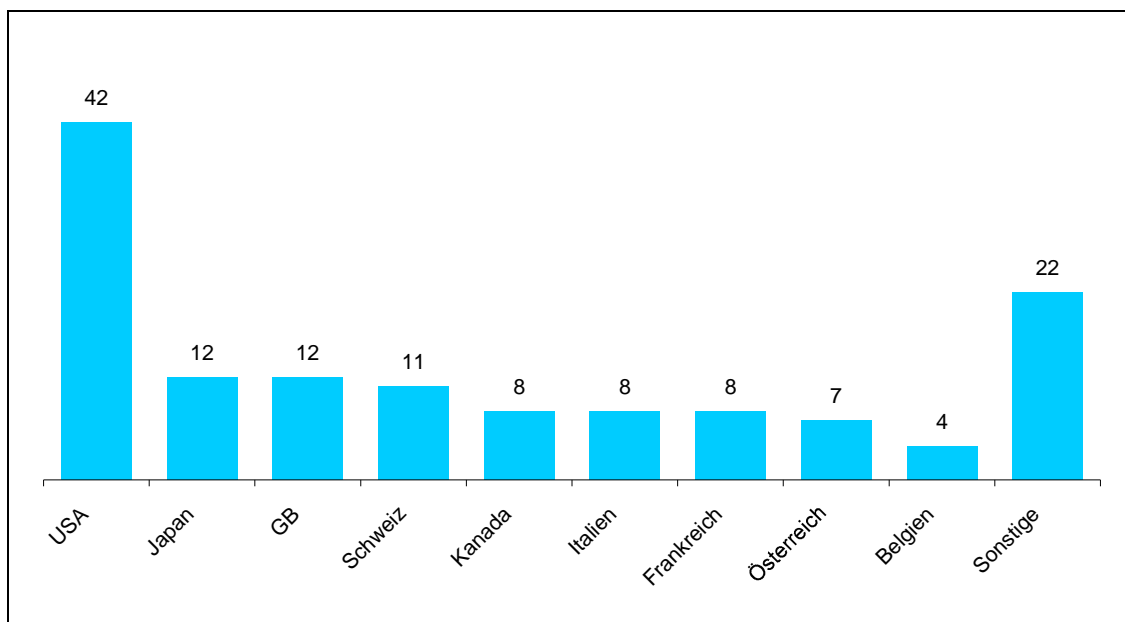
Abbildung 12: Automobilzulieferer nach Produktkategorien und Mehrheitsbesitz (in- bzw. ausländischer Mehrheitsbesitz)



Quelle: Automobilzuliefererdatenbank des IIC, eigene Darstellung.

Die ausländischen Unternehmen lassen sich auch nach Herkunftsland bzw. Herkunftsregion klassifizieren (siehe Abbildung 13). Zwei bedeutende Regionen zeichnen sich ab: Europa und Nordamerika. Die europäischen Investoren kommen fast ausschließlich aus Westeuropa. Die wichtigsten Länder sind dabei Großbritannien (12 Betriebe), die Schweiz (11 Betriebe), Italien (8 Betriebe) und Frankreich (8 Betriebe). Insgesamt zählt die Automobilzuliefererdatenbank des IIC 67 Betriebe, also genau die Hälfte, aus dem europäischen Ausland. Die zweite große Gruppe ausländischer Investoren kommt aus Nordamerika. Mit 42 Standorten US-amerikanischer Investoren sind die USA das wichtigste Ursprungsland ausländischer Investoren in der ostdeutschen Automobilzulieferindustrie. Dazu kommen die 8 Investitionen kanadischer Zulieferer. Insgesamt 50 Betriebe bzw. 37% aller ausländischen Investoren kommen aus Nordamerika. Auch einige asiatische Unternehmen haben seit der Wiedervereinigung in den neuen Bundesländern investiert, darunter Japan (12), China (1) und Indien (1).

Abbildung 13: Herkunftsländer der ausländischen Automobilzulieferer in Ostdeutschland



Quelle: Automobilzuliefererdatenbank des IIC, eigene Darstellung.

Die relativ hohe Bedeutung der ausländischen Investoren in der ostdeutschen Automobilindustrie zeigt sich auch im Hinblick auf die Beschäftigtenzahlen. Die 134 ausländischen Zulieferunternehmen machen zwar „nur“ 14% aller Betriebe der ostdeutschen Automobilzulieferindustrie aus, mit insgesamt mehr als 26.000 Beschäftigten tragen sie aber zu fast einem Viertel (23%) der Beschäftigung der ostdeutschen Automobilzulieferindustrie bei (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5: Beschäftigte bei ausländischen Investoren in der ostdeutschen Automobilzulieferindustrie

Bundesland	Beschäftigte gesamt		Beschäftigte aus- ländischer Unter- nehmen		Beschäftigte ausländischer Unternehmen in % aller Beschäftigten		Anzahl Be- triebe gesamt		Anzahl ausländischer Betriebe	
Sachsen	45.246	41%	9.750	37%	9%	405	44%	53	40%	
Thüringen	31.740	28%	7.305	28%	6%	248	27%	40	30%	
Brandenburg <sup>13</sup>	8.228	7%	3.955	15%	3%	48	5%	11	8%	
Sachsen-Anhalt	15.578	14%	2.700	10%	2%	158	17%	19	14%	
Berlin	8.624	8%	1.640	6%	2%	40	4%	6	4%	
Mecklenburg- Vorpommern	2.485	2%	902	4%	1%	22	3%	5	4%	
Summe	111.901	100%	26.252	100%	23%	921	100%	137	100%	

Quelle: Automobilzuliefererdatenbank des IIC, eigene Darstellung.

<sup>13</sup> Der relativ hohe Anteil der Beschäftigten in ausländischen Betrieben in Brandenburg kommt durch die Einbeziehung der ca. 2.850 Beschäftigten von EKO-Stahl (ARCELOR) als ausländischer Automobilzulieferer zustande. Laut Unternehmensangaben werden mehr als 50% des Umsatzes in der Automobilindustrie generiert, dieser Anteil soll noch erhöht werden.



## 4. Die Anhänger- und Aufbautenindustrie in Ostdeutschland

Kasten 3: Methodische Anmerkungen: Anhänger- und Aufbautenindustrie.

„Anhänger und Aufbauten“ sind eine eigenständige Teilbranche innerhalb der Automobilindustrie. Die Betriebe werden sowohl in der amtlichen Statistik als auch beim Branchenverband VDA unabhängig von den Automobilzulieferern und den Automobilherstellern erfasst. Auch das IIC hat eine separate Auflistung „Anhänger und Aufbauten“ in ihren Datenbanken<sup>14</sup>. Die Zusammenstellung der Betriebe und die Pflege der Daten beim IIC erfolgt auf gleiche Weise, wie in der Methodik zu Automobilzulieferern in Kapitel 3 beschrieben. Sämtliche Angaben beziehen sich auf aktuell verfügbare Informationen und wurden zum Stichtag 1. Mai 2005 erstellt.

In der Teilbranche „Anhänger und Aufbauten“ werden durch das IIC 85 Firmen erfasst. Diese Betriebe beschäftigen zusammen 5.356 Mitarbeiter. Damit gehen von dieser Teilbranche innerhalb der Automobilindustrie nur relativ geringe Beschäftigungseffekte aus. In Tabelle 6 sind die Angaben pro Bundesland aufbereitet. Standort, Größe und Beschäftigtenzahlen der Betriebe der Anhänger- und Aufbautenindustrie sind kartographisch zusammen mit den Automobilzulieferern in den Abbildungen 10 und A-2 dargestellt.

Die Größenstruktur ist fast ausschließlich klein- und mittelständisch geprägt. 55% der Betriebe (47) beschäftigen weniger als 50 Mitarbeiter. 44% der Betriebe (37) beschäftigen zwischen 50 und 249 Mitarbeiter. Nur ein Betriebe beschäftigt mehr als 250 Mitarbeiter. Bei Betrachtung der Beschäftigungswirkung innerhalb der Größenklassifizierung der EU zeigt sich folgendes Bild: Die kleinen Betriebe beschäftigen insgesamt 1.216 Mitarbeiter und die mittleren 3.720 Mitarbeiter. Eine Übersicht aller Mitarbeiterzahlen der Automobilindustrie befindet sich in Tabelle 4.

Das Engagement ausländischer Unternehmen hält sich in engen Grenzen. Insgesamt gibt es nur drei Standorte in der Anhänger- und Aufbautenindustrie. Ein ausländisches Unternehmen fertigt an zwei Standorten in Sachsen-Anhalt. Beide Werke beschäftigen zusammen 85 Mitarbeiter. Ein weiteres ausländisches Unternehmen fertigt an einem Standort in Sachsen mit 160 Mitarbeitern. Die Bedeutung ausländischer Unternehmen in der Anhänger- und Aufbautenindustrie

---

<sup>14</sup> Die gesamte Liste ist in englischer Sprache erstellt und dient den Mitarbeitern des IIC als Arbeitswerkzeug bei der Betreuung potentieller ausländischer Investoren. Die Liste mit den unternehmensbezogenen Angaben ist aus Datenschutzgründen nicht zur Veröffentlichung zugelassen.

dustrie der neuen Bundesländer im Vergleich zur Automobilzulieferindustrie ist im Hinblick auf die Beschäftigtenzahlen als sehr gering einzuschätzen.

Tabelle 6: Anzahl der Betriebe und Beschäftigten in der ostdeutschen Anhänger- und Aufbautenindustrie

Bundesland	Betriebe		Beschäftigte	
	Anzahl	%	Anzahl	%
Sachsen	30	35%	1.652	31%
Thüringen	17	20%	1.088	20%
Sachsen-Anhalt	16	19%	1.393	26%
Berlin	1	1%	40	1%
Brandenburg	10	12%	474	9%
Mecklenburg-Vorpommern	11	13%	709	13%
Summe	85	100%	5.356	100%

Quelle: Datenbank des IIC, eigene Darstellung.

## **5. Ausgewählte Verbundinitiativen und Netzwerke in der ostdeutschen Automobilindustrie**

Die Mehrzahl der Automobilzulieferer in den neuen Bundesländern sind kleine und mittlere Unternehmen, die zunehmend von der Möglichkeit Gebrauch machen, fehlende Größenvorteile durch die Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen in Netzwerken bzw. Verbundinitiativen auszugleichen. Nicht selten sind auch Wissenschaftseinrichtungen (Universitäten, Forschungsinstitute) an diesen Kooperationen beteiligt. Die Zusammenarbeit kann sich auf verschiedene Aufgabengebiete erstrecken, vom gemeinsamen Marketing über Einkauf bis hin zu Forschung & Entwicklung und Innovation. In den ostdeutschen Regionen haben sich in den letzten Jahren mehrere Initiativen bzw. Netzwerke etabliert. Sie haben zum Ziel, die lokale Automobilindustrie bzw. Zulieferer zu unterstützen. Zuweilen geht die Gründung der Initiativen auch auf die Anregung der lokalen OEMs zurück, da diese zur Bündelung von Kommunikations- und Suchprozessen an „übergeordneten“ Ansprechpartnern interessiert sind. Einige, speziell auf die Kraftwagenproduktion ausgerichtete Initiativen der ostdeutschen Automobilindustrie sollen im Folgenden kurz vorgestellt werden.

### **Automotive Thüringen e.V.**



Der Automotive Thüringen e.V. (AT) wurde im Jahr 2000 von ursprünglich 9 Thüringer Unternehmen gegründet als Automobilzulieferer Thüringen e.V. (AZT). Übergeordnetes Ziel der Initiative ist es, die Thüringer Automobilzulieferindustrie zu stärken. Heute hat der Automotive Thüringen e.V. 87 Mitglieder, die zusammen 7.900 Arbeitnehmer beschäftigen und einen Umsatz von rund 2,6 Milliarden Euro erwirtschaften. Die Automotive Thüringen e.V. unterstützt die Mitgliedsunternehmen durch das Angebot zahlreicher Dienstleistungen. Neben Beratung, Pools (Energie, Finanzierung, Versicherungen usw.), Projektkoordination und Firmenseminaren fördert und unterstützt der Verein auch Kooperationsnetzwerke unter den Mitgliedern sowie mit Partnern im In- und Ausland. Automotive Thüringen e.V. unterstützt den Technologietransfer durch Nutzung lokaler Kompetenzen und Kapazitäten an Fach- und Hochschulen, arbeitet mit Vertretern der Landesregierung Thüringen zusammen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes zu verbessern und ist Ansprechpartner für alle Zulieferfragen der Automobilzulieferindustrie in Thüringen.



## **Sachsen-Anhalt-Automotive e.V. – MAHREG**

Der Sachsen-Anhalt Automotive e.V. ist Träger des Kompetenznetzes MAHREG Automotive, einer InnoRegio-Initiative, die durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen des Wettbewerbes "Innovative Impulse für die Region" initiiert wurde. MAHREG bündelt die Kompetenzen von rund 120 Partnern aus Wissenschaft (Universitäten, Forschungsinstitute) und Wirtschaft (Zulieferer und Ausrüstungslieferanten der Automobilindustrie sowie unternehmensnahe Dienstleister). MAHREG Automotive umfasst vorrangig das nördliche Sachsen-Anhalt mit den Wirtschaftsräumen Magdeburg, Anhalt, Altmark, Harz. Mehr und mehr Unternehmen aus dem Wirtschaftsraum Halle schließen sich der Initiative an. Ausgewählte Projekte im Bereich Forschung & Entwicklung bzw. Innovation sind: „Multimedia im Auto“, „Fahrerassistenzsysteme“, „Intelligente Prüfsysteme“ und „Innovativer Leichtbau - neue Werkstoffe“.



## **AMZ Sachsen**

Das 1999 gestartete Verbundprojekt AMZ ist eine Initiative der Sächsischen Landesregierung. Die Initiative unterstützt sächsische Automobilzulieferer mit dem Ziel, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu fördern. AMZ Sachsen trägt der Tatsache Rechnung, dass die Zulieferunternehmen der Region durch die noch geringen Betriebsgrößen und den anhaltenden Strukturwandel in der Automobilindustrie starkem Wettbewerbsdruck ausgesetzt sind. Projektträger der Initiative AMZ ist die RKW Sachsen GmbH. Partner sind die sächsischen Industrie- und Handelskammern, die Stiftung Innovation und Arbeit Sachsen sowie die Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH. Schwerpunkte der Initiative sind die enge Verzahnung der Zulieferbetriebe mit anwendungsnahen "Technologieentwicklern" und die Vernetzung der Betriebe zur optimalen Nutzung betrieblicher Ressourcen. Durch Kooperation sollen die Unternehmen in die Lage versetzt werden, ein vollständiges, innovatives Produktprogramm anzubieten, um sich zu leistungsstarken Modul- und Systemlieferanten entwickeln zu können. Das Onlineportal „CarNet“, in dem sich ca. 600 Unternehmen rund um die Automobilindustrie vorstellen, ist ein Informationsservice von AMZ, der das Auffinden von Geschäfts- und Kooperationspartnern unterstützen soll.



## **Automobilcluster Ostdeutschland (ACO)**

Neben den lokalen Verbundprojekten befindet sich in den neuen Bundesländern gegenwärtig die Initiative „Automobilcluster Ostdeutschland“ (ACO) im Entstehungsprozess. ACO vertritt die gesamte ostdeutsche Automobilindustrie mit dem Ziel einer bundesländerübergreifenden Koordination und Überwindung der zum Teil gegensätzlichen Interessen auf Stadt-, Gemeinde-, Regierungsbezirks- und Landesebene. ACO setzt sich für die Stärkung des Standort- und Wettbewerbsprofils in den neuen Bundesländern ein, nicht zuletzt auch um Ostdeutschland im erweiterten Europa als attraktiven Standort voran zu bringen. Der ACO geht davon aus, dass nur eine gemeinsame Darstellung aller neuen Bundesländer die erhoffte Anerkennung auf internationaler Ebene bringen kann. Weitere Ziele des Automobilclusters Ostdeutschland sind die Heranführung der ostdeutschen Automobilzulieferer an international agierende Automobilhersteller und die gezielte Vernetzung der Automobilindustrie mit regionalen und überregionalen Wissenschaftseinrichtungen.

Zur Verwirklichung der Ziele vereint ACO die bereits existierenden lokalen Initiativen: MAHREG, AMZ Sachsen und Automotive Thüringen e.V. Das Land Brandenburg ist durch die Zukunftsagentur Brandenburg (ZAB) und Mecklenburg-Vorpommern durch die Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (GWF) vertreten.

## **6. Zusammenfassung**

Rund 15 Jahre nach der deutschen Wiedervereinigung und dem Neubeginn der ostdeutschen Industrieproduktion ist die Automobilindustrie in den neuen Bundesländern zu einer der bedeutungsvollsten Branchen des Verarbeitenden Gewerbes avanciert.

Die in dieser Studie vorgelegten Analysen auf Basis der amtlichen Statistik beziehen sich auf die „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“, eine statistische Kategorie, die die Automobilindustrie im engeren Sinne umfasst, nicht aber die zahlreichen indirekt auch mit der Automobilproduktion befassten Zulieferer anderen Branchen. Die Analysen zeigen den starken Rückgang der Zahl der Beschäftigten in der ersten Hälfte der 90er Jahre und den dynamischen Aufwärtstrend bei der Umsatzentwicklung. Dies ging einher mit einer erheblichen Verbesserung der Produktivität, gerade in der ersten Hälfte der 90er Jahre. Das Produktivi-

tätsniveau der westdeutschen Automobilindustrie ist gegenwärtig dennoch deutlich höher. Dies liegt aber keineswegs an einer geringeren Kapitalintensität der ostdeutschen Automobilindustrie, da diese inzwischen bereits höher ist als in Westdeutschland. Vielmehr ist anzunehmen, dass u.a. die starken Unterschiede der Unternehmensgrößen in Ost- und Westdeutschland für die Produktivitätsunterschiede verantwortlich sind.

Eine weitere bemerkenswerte Entwicklung der ostdeutschen Automobilindustrie ist die starke Zunahme der Betriebe aus dem Bereich „Herstellung von Teilen und Zubehör“. Seit 1998 hat sich die Zahl der Teile- und Zubehörproduzenten nahezu verdoppelt, was u.a. ein positiver Nebeneffekte der Ansiedlung großer Automobilfinalisten (z.B. Volkswagen, Porsche, BMW) sein dürfte. Eine Analyse der inputseitigen Verflechtung der Automobilindustrie auf Basis der Input-Output-Tabellen zeigt schließlich anhand konkreter Zahlen das generell bekannte Phänomen des hohen Vorleistungsbedarfs der Automobilindustrie, der sich auch in hohem Maße auf andere Branchen des Verarbeitenden Gewerbes (z.B. Metallverarbeitung, Elektrotechnik/Elektronik, Gummi- und Kunststoffwaren) und unternehmensnahe Dienstleistungen erstreckt.

Eingehendere Analysen der Automobilindustrie im weitesten Sinne, also einschließlich sämtlicher inputseitig verbundener Unternehmen, sind auf Basis der amtlichen Statistik nicht möglich. Zur Darstellung der „kompletten“ Automobilindustrie der neuen Bundesländer wurden daher in dieser Studie erstmalig Datenbanken verwendet, die auf einer Erfassung des IIC (Industrial Investment Council) beruhen und Betriebe aller Branchen des Verarbeitenden Gewerbes und des Dienstleistungssektors mit Bezug zur Automobilindustrie umfasst. Unmittelbare Vergleiche dieser Daten mit denen der amtlichen Statistik sind nicht möglich. Ein Vergleich der Zahlen zur Anzahl der Betriebe und Beschäftigten zeigt aber die starke Reichweite der Automobilindustrie sehr deutlich: Während die statistische Kategorie „Herstellung von Kraftwagen und -teilen“ für das Jahr 2003 von insgesamt 228 Betrieben mit knapp 40.000 Beschäftigten ausgeht (einschließlich OEMs), verzeichnet die Automobilzuliefererdatenbank des IIC mehr als 900 Zulieferbetriebe mit insgesamt rund 112.000 Beschäftigten (ohne OEMs). Rechnet man die Beschäftigten der OEMs und der Anhänger- und Aufbautenindustrie noch hinzu, so beläuft sich die Anzahl der direkt oder indirekt mit der Automobilindustrie verbundenen Beschäftigten in den neuen Bundesländern auf ca. 138.000. Sowohl die Analyse auf Basis der amtlichen Statistik als auch die Auswertung der Datenbanken des IIC zeigen eines ganz deutlich: der Automobilbau ist allein aufgrund der weitreichenden Be-

schäftigungseffekte einer der wichtigsten Produktionszweige des Verarbeitenden Gewerbes in Ostdeutschland.

Ein weiterer klarer Befund der Studie ist die Tatsache, dass es in den neuen Bundesländern erfolgreich gelungen ist, an die traditionellen Standorte der Automobilindustrie anzuknüpfen. Die Zentren der ostdeutschen Automobilindustrie liegen in Sachsen und Thüringen. Das zeigen die Auswertungen der amtlichen Statistik wie auch die exakten Standortbestimmungen mittels der Datenbanken des IIC. Hinsichtlich der Lage der Zulieferbetriebe in den neuen Bundesländern kann man von einem „Zulieferergürtel“ sprechen, der sich quer durch den Süden der neuen Bundesländer erstreckt.

Die Auswertungen zeigen auch, dass ausländische Investoren in der ostdeutschen Zulieferindustrie eine vergleichsweise große Bedeutung haben. Obwohl sie „nur“ 134 der mehr als 900 Zulieferer ausmachen, entfällt auf sie fast ein Viertel der Beschäftigten der ostdeutschen Automobilzulieferindustrie. Die wichtigsten Herkunftsländer bzw. -regionen der ausländischen Investoren sind die USA und Westeuropa.

Nachdem das Gesamturteil zur ostdeutschen Automobilindustrie durchaus positiv ausfällt, stellt sich unter anderem die Frage, ob und wie sich die in den letzten 15 Jahren neu entstandenen Unternehmen im internationalen Wettbewerb – auch und nicht zuletzt angesichts der EU-Osterweiterung – entwickeln werden. Ein weiterer nicht unbedeutender Aspekt, der im Rahmen dieser Studie nicht untersucht werden konnte, ist die Frage nach der technologischen Leistungsfähigkeit der ostdeutschen Automobilindustrie. Sind die Hersteller und Zulieferer der ostdeutschen Automobilindustrie nur verlängerte Werkbänke westdeutscher und ausländischer Unternehmen oder haben sie inzwischen eigene Kompetenzen im Bereich Forschung und Entwicklung sowie Innovation aufgebaut? Diese und andere Fragen bieten reichlich Raum für weitere Untersuchungen.

## Literatur

Becker, Helmut (1998): Zur Wettbewerbssituation der ostdeutschen Automobilzulieferunternehmen. In: Materialien zur Automobilindustrie Nr. 14, Frankfurt am Main: VDA.

Beer, Siegfried (1999): Branchenskizze: Ostdeutsche Kraftfahrzeugproduktion. In: Wirtschaft im Wandel, Bd. 5, Nr. 9, S. 36-37.

Günther, Jutta (2004a): Innovation cooperation: experiences from East and West Germany. In: Science and Public Policy, Bd. 31, Nr. 2, S. 151-158.

Günther, Jutta (2004b): Technological capability of foreign and West German investors in East Germany. In: IWH-Diskussionspapiere Nr. 189, Halle: Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH).

Kirchberg, Peter (2000): Plaste, Blech und Planwirtschaft – Die Geschichte des Automobilbaus in der DDR. Berlin: Nicolaische Verlagsbuchhandlung.

OECD (1999): OECD Science, Technology and Industry Scoreboard. Benchmarking Knowledge-based Economies. Paris: OECD.

O.V. (2001): Kleine Geschichte des ostdeutschen Automobilbaus.

[http://www.sachsenlb.de/content/information/branchen\\_sachsen/automobilbau/automobilbau\\_ost.html](http://www.sachsenlb.de/content/information/branchen_sachsen/automobilbau/automobilbau_ost.html) (31.05.2005).

Ragnitz, Joachim; Müller, Gerald; Wöfl, Anita (2001): Produktivitätsunterschiede und Konvergenz von Wirtschaftsräumen. Das Beispiel der neuen Länder. Halle: Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH).

Ragnitz, Joachim (2005): Zur Diskussion um den Produktivitätsrückstand Ostdeutschlands. In: IWH-Internetpublikationen (<http://www.iwh-halle.de/d/publik/internet/jrg/2-05.pdf>).

Schröder, Wolfgang (1995): AWO, MZ, Trabant und Wartburg. Bremen: Bogenschützverlag.

Spatz, Julius; Nunnenkamp, Peter (2002): Globalisierung der Automobilindustrie. Wettbewerbsdruck, Arbeitsmarkteffekte und Anpassungsreaktionen. Berlin: Springer.



## **Anhang**

Tabelle A-1: Exportquoten (%) im ostdeutschen Verarbeitenden Gewerbe 1992, 1995 und 2003

	1992	1995	2003
Verarbeitendes Gewerbe <sup>1) 2)</sup>			
darunter:	15,4	12,2	24,8
Ernährungsgewerbe	-	6,2	6,9 <sup>a</sup>
Tabakverarbeitung	-	4,8	6,4 <sup>a</sup>
Textilgewerbe	16,4	17,5	27,0
Bekleidungsgewerbe	5,2	9,4	9,7
Ledergewerbe	13,5	9,3	16,8
Holzgewerbe	1,7	7,7	31,0
Papiergewerbe	25,4	29,9	33,6
Druckgewerbe <sup>2)</sup>	-	2,7	6,3
Mineralölverarbeitung, Kokerei	-	1,2	2,9
Chemische Industrie	24,4	23,9	37,4
Kunststoff-, Gummiwaren	11,2	7,2	24,7
Glas, Keramik, Steine und Erden	5,8	3,5	13,5
Metallerzeugung und -bearbeitung	19,5	21,5	32,0
Herstellung von Metallerzeugnissen	5,4	3,6	12,8
Maschinenbau	27,0	22,4	32,8
EDV-Geräte, Büromaschinen	20,2	16,4	48,4
Elektrotechnik	-	8,8	21,9
Medientechnik (Rundfunk- und Nachrichtentechnik)	10,9	25,6	48,9
Meß- und Regeltechnik	9,3	21,2	33,1
Kraftwagenbau	<b>14,7</b>	<b>15,3</b>	<b>45,3</b>
Sonstiger Fahrzeugbau	44,7	28,2	47,0
Möbel, Spielwaren	9,5	9,1	15,3

<sup>a</sup> Angaben beziehen sich auf 2001; 1) ohne Recycling 2) ohne Verlagsgewerbe

Quelle: Statistisches Bundesamt, Berechnungen des IWH.

Tabelle A-2: Arbeitsproduktivität (Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen) im ostdeutschen Verarbeitenden Gewerbe 1992, 1995 und 2002 (in 1000 Euro)

	1992	1995	2002
Verarbeitendes Gewerbe <sup>1)2)</sup>			
darunter:	14,88	27,41	44,85
Ernährungsgewerbe			
Tabakverarbeitung	19,03	30,36	41,58
Textilgewerbe	15,00	21,43	30,00
Bekleidungsgewerbe	8,86	19,63	27,84
Ledergewerbe	5,85	13,25	15,15
Holzgewerbe	7,87	18,52	26,32
Papiergewerbe	15,50	40,77	73,10
Druckgewerbe <sup>2)</sup>	12,39	31,96	42,74
Mineralölverarbeitung, Kokerei	12,77	47,76	71,72
Chemische Industrie	5,45	17,02	34,48
Kunststoff-, Gummiwaren	27,88	50,42	103,88
Glas, Keramik, Steine und Erden	20,77	28,51	35,85
Metallerzeugung und -bearbeitung	18,31	36,29	47,22
Herstellung von Metallerzeugnissen	12,04	23,08	37,25
Maschinenbau	13,85	30,78	44,07
EDV-Geräte, Büromaschinen	14,56	21,03	30,97
Elektrotechnik	6,94	32,14	200,00
Medientechnik (Rundfunk- und Nachrichtentechnik)	9,96	16,87	31,37
Meß- und Regeltechnik	8,85	21,93	46,58
Kraftwagenbau	<b>13,44</b>	<b>31,40</b>	<b>64,59</b>
Sonstiger Fahrzeugbau	13,51	30,93	54,05
Möbel, Spielwaren	12,75	13,59	19,22

<sup>1)</sup> ohne Recycling, <sup>2)</sup> ohne Verlagsgewerbe

Quelle: DIW-Branchendaten (basierend auf der amtlichen Statistik), Berechnungen des IWH.

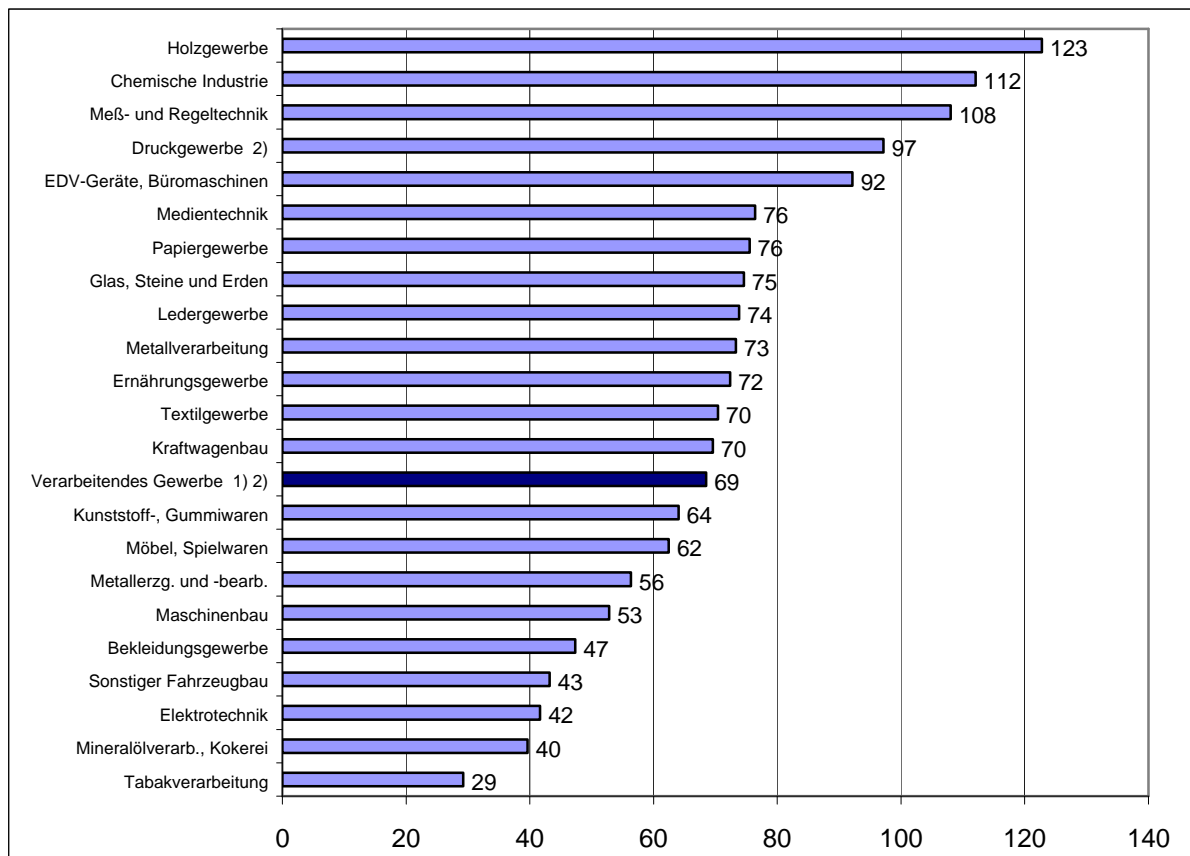
Tabelle A-3: Produktivität im ostdeutschen Verarbeitenden Gewerbe 1992, 1995 und 2002  
(Westdeutschland = 100)

	1992	1995	2002
Verarbeitendes Gewerbe <sup>1) 2)</sup>			
darunter:	32,4	53,6	68,5
Ernährungsgewerbe	40,2	59,5	72,4
Tabakverarbeitung	16,5	23,2	29,2
Textilgewerbe	26,5	55,7	70,4
Bekleidungsindustrie	18,9	41,6	47,3
Ledergewerbe	25,2	59,5	73,8
Holzgewerbe	30,5	80,9	122,8
Papiergewerbe	26,3	65,7	75,5
Druckgewerbe <sup>2)</sup>	27,0	79,7	97,2
Mineralölverarbeitung, Kokerei	8,6	21,7	39,6
Chemische Industrie	49,3	75,8	112,1
Kunststoff-, Gummiwaren	49,3	62,8	64,0
Glas, Keramik, Steine und Erden	33,5	63,4	74,6
Metallerzeugung und -bearbeitung	28,1	42,6	56,3
Herstellung von Metallerzeugnissen	31,6	62,4	73,3
Maschinenbau	34,1	43,8	52,8
EDV-Geräte, Büromaschinen	15,8	42,7	92,2
Elektrotechnik	20,0	31,9	41,6
Medientechnik (Rundfunk- und Nachrichtentechnik)	29,9	49,8	76,4
Meß- und Regeltechnik	35,8	71,9	108,0
Kraftwagenbau	<b>23,2</b>	<b>53,2</b>	<b>69,6</b>
Sonstiger Fahrzeugbau	37,2	39,6	43,2
Möbel, Spielwaren	27,5	49,4	62,5

<sup>1)</sup> ohne Recycling, <sup>2)</sup> ohne Verlagsgewerbe

Quelle: DIW-Branchendaten (basierend auf der amtlichen Statistik), Berechnungen des IWH.

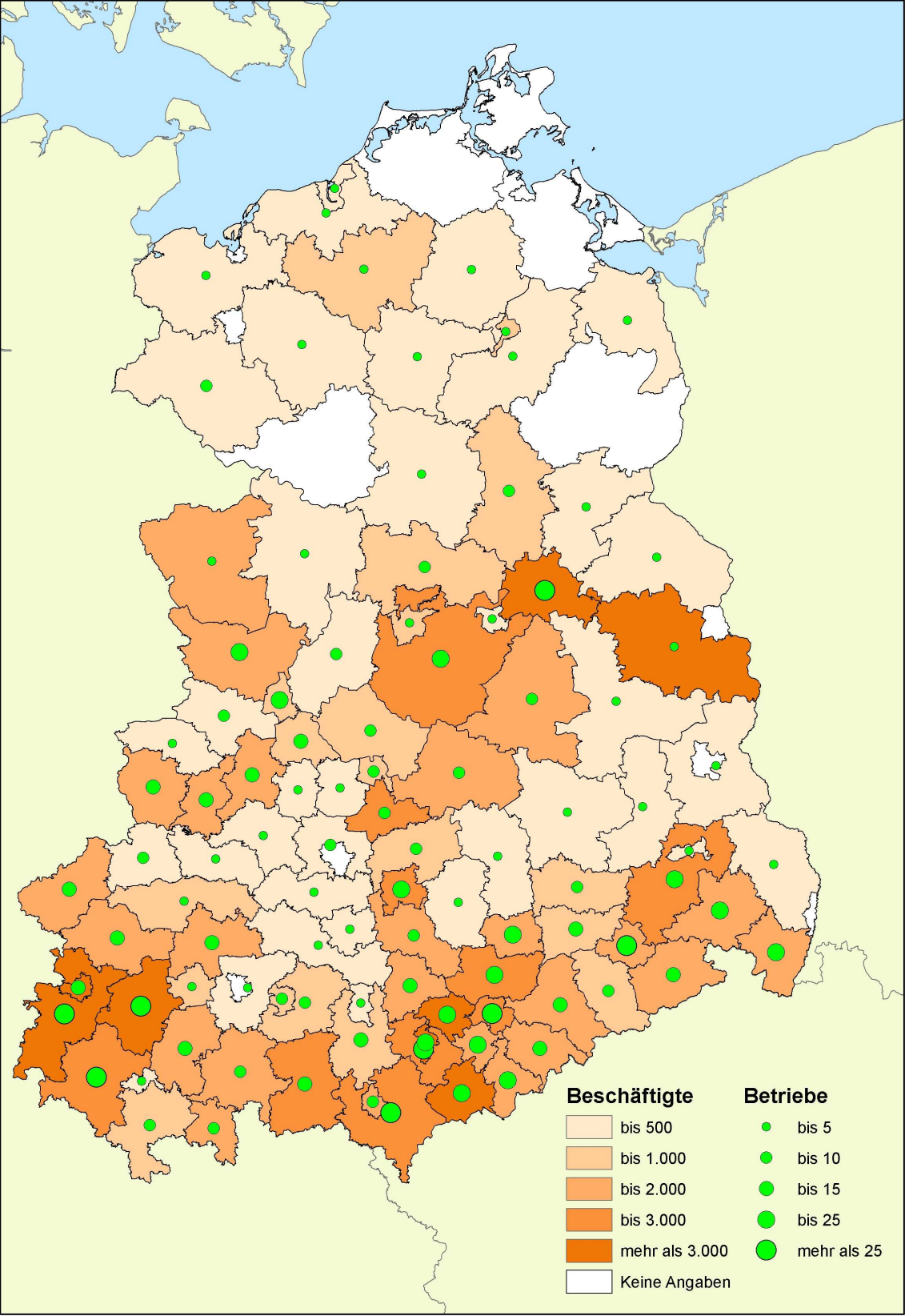
Abbildung A-1: Produktivität im ostdeutschen Verarbeitenden Gewerbe 2002 (Westdeutschland = 100)



<sup>1)</sup> ohne Recycling, <sup>2)</sup> ohne Verlagsgewerbe

Quelle: DIW-Branchendaten (basierend auf der amtlichen Statistik), Berechnungen des IWH.

Abbildung A-2: Beschäftigte und Anzahl Betriebe in der Automobilzulieferindustrie und der Anhänger- und Aufbautenindustrie nach Kreisen bzw. kreisfreien Städten in Ostdeutschland



Quelle: Datenbanken des IIC, eigene Darstellung.