

prägnant 28

FEBRUAR 2025

OSTDEUTSCHLAND BRAUCHT DIE AUTOMOBIL- INDUSTRIE

Ostdeutschland ist Autoland

Traditionsreiche Hersteller haben in Südwestsachsen ihre Wiege (Horch, Autounion). Heute prägen hochmoderne Standorte der Endhersteller (OEM's) das industrielle Bild vor allem zwischen der Hauptstadtregion und dem Erzgebirge. Darüber hinaus gibt es eine gewachsene Struktur aus Zulieferern und industriellen Dienstleistern. Neu hinzu kommen die Bereiche der an Bedeutung gewinnenden Halbleiterindustrie und der Batterietechnologie.

Ostdeutschland, die ansässigen Betriebe und die Belegschaften haben sich als Standort der batteriebetriebenen Elektromobilität in den vergangenen Jahren auf den Weg gemacht die Transformation der Fahrzeugindustrie beherzt anzupacken. Um dieser Entwicklung und der regionalen Verflechtung der Branche einen empirischen Unterbau zu geben haben die Transformationsnetzwerke im IG Metall Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen eine Studie zur regionalen Verfasstheit der Automotive-Industrie in den Ländern Berlin, Brandenburg und Sachsen in Auftrag gegeben.

In der Auseinandersetzung mit der Struktur und den Entwicklungen der Automotive-Industrie zeigte sich, dass die Datenlage zur regionalen Fahrzeugindustrie nur sehr lückenhaft und „oberflächlich“ vorhanden ist. Strukturelle Entwicklungsmöglichkeiten in der und über die Branche hinaus lassen sich anhand dessen nur schwer

einschätzen. Vor diesem Hintergrund kann die vorliegende Studie die besonders starke länderübergreifende Struktur der Fahrzeugindustrie in den Blick nehmen.



Titelbild der Sustain Consult Studie zur Automotive-Industrie in Ostdeutschland.

Unter anderem wurden in der Studie rund 1.400 Zulieferbetriebe in ganz Ostdeutschland identifiziert und wichtige Verflechtungen aufgezeigt. Die nach Aussagen vieler Fachleute im Herbst 2024 vorgelegte einzigartige Studie über die Fahrzeugindustrie in Ostdeutschland bietet eine hervorragende Grundlage für die Arbeit der Netzwerke in Berlin-Brandenburg und Sachsen.

Am 27. Januar 2025 wurde auf einer Fachkonferenz im IG Metall Haus in Berlin die Studie vorgestellt und mit VertreterInnen aus Politik, Gewerkschaft, Verbänden und Betrieben diskutiert.

Die Konferenz „Ostdeutschland braucht die Fahrzeugindustrie“ hat mit über 130 Teilnehmenden und Keynotes des Makroökonom Prof. Tom Krebs (Universität Mannheim) und des Ostbeauftragten der Bundesregierung Carsten Schneider vor der kommenden Bundestagswahl nochmal den Fokus auf die Bedeutung des Gelingens der Transformation für die wichtigste deutsche Industriebranche gelegt.



Transformationsprojektleiter Robert Drewnicki (Mitte) und Michael Schmiedel (rechts) im Gespräch mit Studienautor Ralf Löckener (Sustain Consult)

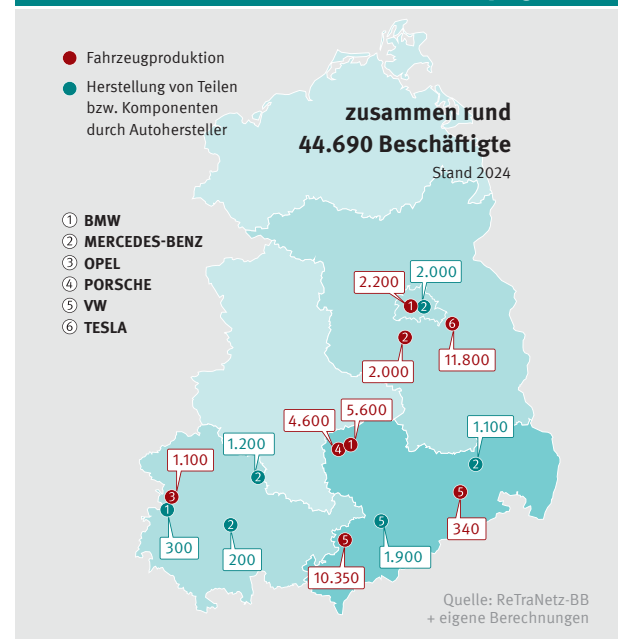
Jedes zweite in Deutschland hergestellte Elektroauto kommt aus Ostdeutschland. Jedes vierte in Deutschland hergestellte E-Auto kommt aus Sachsen. Momentan gibt es in der Automobilindustrie in Sachsen ungefähr 100.000 Arbeitsplätze. In Berlin-Brandenburg circa 30.000 Arbeitsplätzen. Insgesamt ist ein Viertel aller ostdeutschen Industrie- Arbeitsplätze in der Automobilindustrie angesiedelt. All das zeigt die Wichtigkeit dieser Branche für die Region zwischen Berlin und Erzgebirge.

Zur Studie: Ostdeutschland spielt eine besondere Rolle bei der Transformation der Fahrzeug- und Zulieferindustrie. Viele traditionelle Automobilstandorte wie Zwickau wurden konsequent auf die E-Mobilität umgerüstet. Neue Werke kamen hinzu; so etwa in den frühen 2000er Jahren in Leipzig und zuletzt Grünheide. Vor diesem Hintergrund hat die Branche in den vergangenen zwei Jahrzehnten ein rasantes Wachstum vollzogen – sowohl mit Blick auf die Produktions- wie auch die Beschäftigtenzahlen. Dies gilt besonders für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg und Sachsen. In diesen drei Bundesländern hat sich die Zahl der versicherungspflichtig Beschäftigten seit Ende der 2000er-Jahre in Summe mehr als verdoppelt. Diese positive Entwicklung wird flankiert durch neue Zukunftsfelder, in denen sich viele ostdeutsche Regionen aus-sichtsreich positioniert haben und in denen vielfältige

Anknüpfungspunkte zur Fahrzeug- und Zulieferbranche bestehen – etwa in den Bereichen Erneuerbare Energien, Halbleiterindustrie oder Kreislaufwirtschaft. Aus den Erfolgen der Vergangenheit allein ergibt sich allerdings noch kein positives Zukunftsbild. Angesichts der Absatzschwäche bei E-Autos, aber auch aufgrund der teilweise ungünstigen demografischen Lage und fehlender Konzernzentralen – und damit mangelnden Entscheidungskompetenzen vor Ort – ist die ostdeutsche Fahrzeug- und Zulieferindustrie in besonderer Weise gefordert.

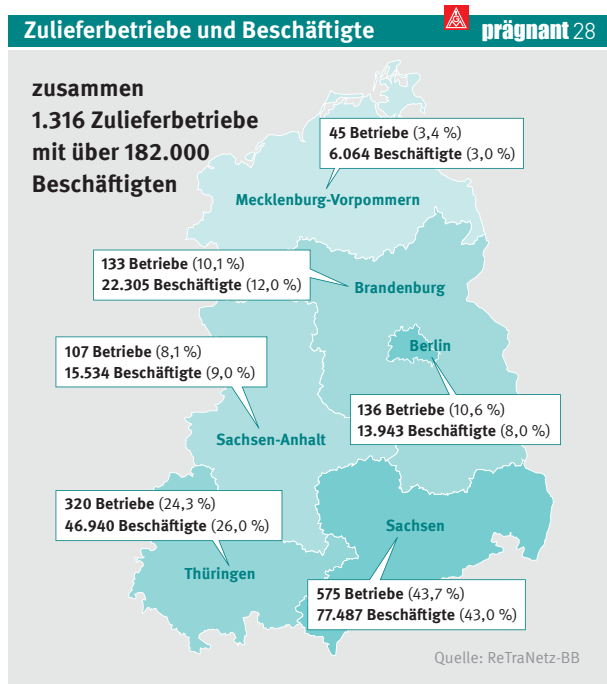
Kurz gesagt: In der ostdeutschen Fahrzeug- und Zulieferindustrie treffen positive Entwicklungstendenzen, Chancen und Herausforderungen markant zusammen. Genau in diesem Spannungsfeld bewegt sich die Auftragsstudie von Sustain Consult „Die Automotive Industrie in Ostdeutschland – Struktur, Verflechtungen, Potenziale“, die einzigartig ist, da sie dezidiert die ostdeutsche Situation anhand eines umfangreichen Korpus an Daten und Analysen beschreibt. Die Ergebnisse liefern wichtige Entscheidungsgrundlagen für die dringenden Antworten, wie eine zukunftsfeste Industrie- und Transformationspolitik in und für Ostdeutschland aussehen sollte.

OEM-Standorte in Ostdeutschland prägnant 28



In Ostdeutschland sind eine viertel Million Arbeitsplätze unmittelbar oder mittelbar von der Fahrzeug- und Zulieferindustrie abhängig. Das sind 25 Prozent aller Industrie-arbeitsplätze (rund eine Million) in ganz Ostdeutschland. Davon sind rund 53.000 Beschäftigte im Pkw-Bau, der Komponentenfertigung, der (Software-)Entwicklung und des Vertriebs der OEM-Standorte bei VW, Porsche, BMW, Mercedes, Opel und Tesla angestellt.

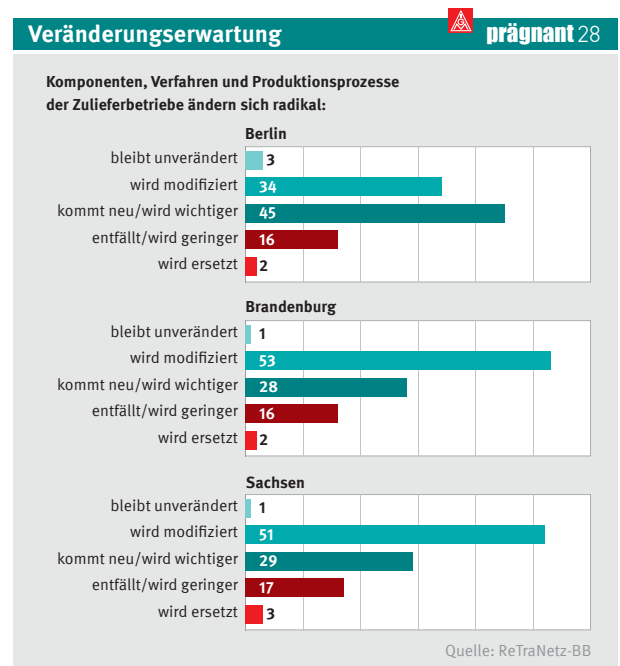
Diese Standorte sind Ankerunternehmen in Ostdeutschland, auf die das Geschäft der in der Studie identifizierten 1.316 Zulieferbetriebe mehr oder weniger stark angewiesen sind. Der größte Anteil bei allen Arbeitsplätzen und damit der regionalen Wertschöpfung in der ostdeutschen Automotive-Industrie konzentriert sich auf die Bundesländer Sachsen, Thüringen, Brandenburg und Berlin. Sie liegen damit überwiegend in den Regionen der Transformationsnetzwerke ReTraNetz Berlin-Brandenburg, MoLeWa (Leipzig) und ITAS (Südwest-Sachsen).



Die meisten Arbeitsplätze (rd. 2000.000) der ostdeutschen Automotive-Industrie sind bei Zulieferern angesiedelt, die unterschiedlich stark auf die Herstellung von Fahrzeugteilen konzentriert sind. Diese KMU sind überwiegend klein und mittelgroße Betriebe und viele davon sind bloße Auftragsfertiger, haben eine geringe Eigenkapitalbasis mit beschränkter technologischer Ausstattung und Fähigkeit.

Die Anwendung technologischer Innovationen, neue Verfahren und Prozesse sowie Entwicklung neuer Geschäftsfelder - über den Automotive-Sektor hinaus - sind so nur schwer möglich. Die laufende Transformation stößt damit an sehr harte betriebswirtschaftliche Grenzen und die Abhängigkeit von den regionalen OEM-Standorten ist sehr hoch. Folglich schlägt die generelle Krise der Automobilindustrie (Produktverlagerung, Absatzschwäche, Investitionszurückhaltung...) voll auf die ostdeutschen KMU durch. Die Sicherheit von Einkommen, Arbeitsplätzen und wesentliche Bereiche der industriellen Basis stehen damit zur Disposition, sollte die „Konsolidierung“ der Automobilindustrie zu Lasten Ostdeutschlands gehen.

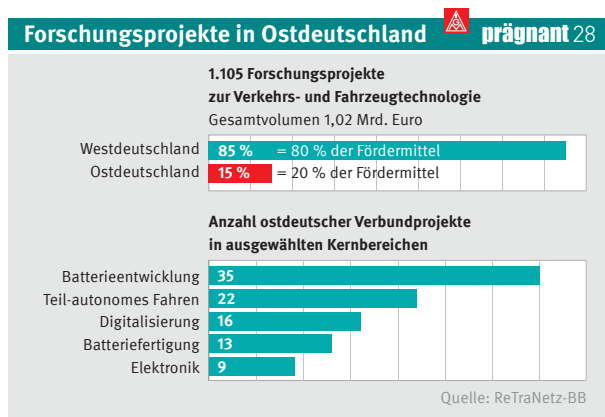
Dabei liegen trotz aller Schwierigkeiten und strukturellen Eigenheiten der Betriebe und industriellen Wertschöpfung große Chancen. Sie wurden in den letzten Jahren auch ergriffen. Nicht von ungefähr ist in Ostdeutschland die Transformation der Automobilindustrie fortgeschritten und der Produktionsumbau für die Elektromobilität auf hohem Stand. Kleine flexible Unternehmen fertigen u.a. hoch effiziente Elektromotoren und es werden Batterie-Zellen und Komponenten bis hin zur Software-Steuerung entwickelt, hergestellt und verbaut. Die erste große Neuansiedlung eines internationalen Automobilkonzerns gab es in Brandenburg, ein hoher Anteil an erneuerbarer Energie steht bereit, hoch flexible, gut ausgebildete und motivierte Beschäftigte mit vielfacher Transformationserfahrung sind die Voraussetzung für zukunftsfähige Produkte und Dienstleistungen.



Die Zulieferbetriebe der Automotive-Industrie stehen allesamt unter hohem Transformationsdruck, der eben nicht allein aus der Umstellung vom Verbrennungsmotor zum batterieelektrischen Antrieb resultiert. Vielmehr werden seit Jahren im Fahrzeugbau andere Elektronikbauteile und Materialien verwendet. Die Fahrzeugkonstruktion ist auf den stärkeren Einsatz von Verbundwerkstoffen, Keramik und Kunststoffen und dem Ersatz von Bauteilen aus Stahl durch Aluminium ausgerichtet. Parallel gibt es ständige Entwicklungen bei der eingesetzten Soft-/Hardware, im Batterie-, Thermo- und Motormanagement, bei der Lade- und Batteriesteuerung, eine wachsende digitale Konnektivität, den steigenden Einsatz von Sensorik und Optik-Komponenten für Fahrerassistenzsysteme. Erst in dieser Bandbreite wird das breite Spektrum der Transformation praktisch deutlich.

Wie unsere Studie detailliert zeigt, bleibt nur ein sehr geringer einstelliger Prozentsatz an bisherigen Verfahren, Prozessen, Bauteilen und Komponenten unverändert. D.h. für rund 95% der identifizierten Betriebe werden sich mittelbar oder unmittelbar die bislang eingesetzte Technik und Prozesse, die Fertigung und Organisation sowie der Energie- und Rohstoffeinsatz massiv ändern. Entsprechend wandeln sich regional unterschiedlich auf allen Ebenen die industrielle Arbeitsweise und die dafür erforderlichen Kompetenzen. Nur für einen sehr geringen Bruchteil der aktuellen Geschäftsfelder und Arbeitsplätze bleiben die Bedingungen relativ identisch.

Dieser umfassende Wandlungsprozess braucht umso mehr eine konkrete, zielgerichtete Transformationsstrategie für die jeweilige Region und in den Unternehmen, um Wertschöpfung und Beschäftigung in der ohnehin kleinteiligen, kapital- und ertragschwachen Betriebsstruktur in Ostdeutschland zu halten und zukunftsfähig zu machen. Nur so lassen sich die zentralen Säulen des Industriestandorts Ostdeutschland festigen, bestehende und neue Defizite überwinden und die Unternehmen modern ausrichten.



Forschung und Entwicklung, Innovation und Digitalisierung in und um Berlin und Sachsen sind gewachsene „Benefits“ für die Entwicklung der ostdeutschen Fahrzeugindustrie der letzten Jahrzehnte. Die „blühenden Landschaften“ haben zwar nicht zu einer vergleichbaren industriellen Entwicklungsdynamik in der Breite geführt. Dennoch profitierten die Zulieferbetriebe und die ostdeutschen OEM-Standorte von der Expertise und Innovationskraft der Unternehmen und ihrer Beschäftigter.

Die Ansiedlung von Unternehmen und Forschung für Batterien, von Entwicklungsdienstleistern, die Forschung, Entwicklung und Produktion für Sensorik, Optik und die Motor-, Thermo- und Batteriesteuerung sind nur möglich gewesen, da die Innovationskraft, Flexibilität und Motivation in Ostdeutschland hoch sind. Es ist dort auch pro Arbeitsplatz in der direkten Automotive-Industrie

(WZ 29 Herstellung Kraftwagen/Kraftwagenteile) im Vergleich zu Westdeutschland das 2,4-fache an öffentlichen F&E-Fördergeldern in die Fahrzeug- und Verkehrstechnologie geflossen. Häufig wird in Ostdeutschland aber „nur“ geforscht und Projekte entwickelt. Die industrielle Skalierung konzentrierte sich weiter auf Unternehmen in Westdeutschland. In solchen Fällen der öffentlich mitfinanzierten Innovation profitiert Ostdeutschland also immer nur sehr begrenzt: man bleibt „verlängerte Werkbank“.

Ein besseres Schnittstellenmanagement zwischen Fördermittelvergabe, Forschung, Hochschulen, Startups, Entwicklungsdienstleistern und Industrie ist Voraussetzung, damit F&E sich effektiver in industrielle Produktion, innovative Produkte und Wertschöpfung in Ostdeutschland niederschlagen. Wissen und industrielles Know-how sind synergetisch und gezielt durch die Integration der hiesigen Industriebetriebe und Dienstleister anzuwenden, um zukunftsfähige Arbeitsplätze in der Region zu sichern und auszubauen.

Es braucht hier u.a. eine zielgerichtete forschungs- und industriepolitische Strategie und klare Entscheidungen für die Regionen, um Wertschöpfung und Beschäftigung in Ostdeutschland zu halten und zukunftsfähig zu machen. Die Vergabe öffentlicher Mittel hat u.a. einen regional- und strukturpolitischen Fokus zu setzen. Sonst werden „abgehängte“ Regionen und Unternehmen auf der Strecke bleiben.



Abbildung 7: IG Metall Bezirksleiter Dirk Schulze eröffnet die Konferenz

Forderungen:

Die Automobilindustrie ist in schwierigem Fahrwasser. Die Transformation der letzten Jahre, die immer noch anhält, verlangt von Belegschaften, Unternehmen und auch der Politik einiges ab. Wir sind noch nicht am Ziel. Viele Betriebe stecken mitten in einem Transformationsprozess. Jetzt heißt es konsequent Kurs halten. Die Klimaziele von Paris dürfen nicht infrage gestellt werden, dem Hochlauf der Elektromobilität muss zum Gelingen geholfen werden, die dafür notwendige Infrastruktur muss rasch ausgebaut werden und weitere Anreize für den Kauf von hochmodernen batteriebetriebenen Elektroautos



Professor Tom Krebs



Carsten Schneider, Staatsminister
und Ost-Beauftragter der Bundesregierung



Robert Pastor (ZF), Sven Weickert (UVB)
und Christoph Hahn (IG Metall)



Robert Drewnicki, Dirk Schulze, Daniela Kolbe (DGB), Dr. Jens Katzek (ACOD), Tom Krebs

müssen kommen. All das ist notwendig, damit diese Schlüsselindustrie Deutschlands weiter erfolgreich bleiben kann. Verlagerung und Betriebsschließung sind für die IG Metall keine Perspektive.

Wir fordern

- ▶ Investitionen in moderne Technologien,
- ▶ Investitionen an den deutschen Standorten,
- ▶ Investitionen in Forschung und Entwicklung,
- ▶ Investitionen in neue Werkstoffe,
- ▶ in Digitalisierung und in Sensorik.

All das sichert Arbeitsplätze bei den OEMs aber eben auch bei den Zuliefererbetrieben. Darüber hinaus müssen die politischen Ziele, die sich die Politik selbst gesetzt hat, endlich beherzt angegangen werden. Dazu gehört die Resilienz Strategie, aber auch der Aufbau einer wirklichen Kreislaufwirtschaft. Auch hier hat Ostdeutschland Chancen. Ostdeutschland verfügt, besonders in Brandenburg über einen hohen Ausbaugrad an Erneuerbaren Energien. In Delitzsch, nördlich von Leipzig, entsteht ein neues Zentrum für Kreislaufwirtschaft und auch die Tarifeinigung bei Volkswagen hat für den Standort Zwickau u.a. den Punkt vorgesehen, dass das Recycling von Autos hier aufgebaut werden soll. All das sind neue Geschäftsfelder, neue Wertschöpfung, die Beschäftigung erhalten können.

Dennoch befinden wir uns in einer schwierigen Phase. Der Absatz der Autokonzerne ist schleppend. Viele Zuliefererbetriebe stecken mitten in der Transformation oder haben sie noch vor sich. Es herrscht große Unsicherheit bei den Beschäftigten und auch bei einigen Unternehmen. Eine neue Bundesregierung muss deshalb im März in einem Koalitionsvertrag wichtige Schritte vereinbaren. Dazu gehört eine dauerhafte Senkung der Energiekosten durch einen Industrie- Strompreis, den die Industriewerkschaften bei fünf Cent pro Kilowattstunde ansetzen wollen.

In der Transformation der Industrie brauchen die Beschäftigten dennoch mehr: Den Belegschaften muss Sicherheit geboten werden, damit sie die Transformation mittragen. Der Sozialstaat hat hier eine wichtige Funktion. Wenn die Transformation dazu führt, dass nicht jeder Arbeitsplatz erhalten bleiben kann, muss dennoch Beschäftigung erhalten bleiben. Das setzt Investitionen in Aus- und Weiterbildung unmittelbar voraus. Der Fachkräftemangel wird sich in den kommenden Jahren noch verschärfen, erst recht wenn die so genannte Babyboomer Generation in Rente geht. Deshalb muss der Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit durch Investitionen in Aus- und Weiterbildung ganz oben auf der politischen Agenda stehen.