



ReTraNetz-BB
Regionales Transformationsnetzwerk für die
Fahrzeug- und Zulieferindustrie Berlin-Brandenburg

MOBILITÄT
Leipzig im
Wandel

THESENPAPIER ZUR STUDIE **DIE AUTOMOTIVE-INDUSTRIE IN OSTDEUTSCHLAND – STRUKTUR, VERFLECHTUNGEN, POTENZIALE**

iftf

bftw
Unternehmen für Bildung



Gefördert durch:
 Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

INDUSTRIELLE TRANSFORMATIONSPERSPEKTIVE FÜR OSTDEUTSCHLAND HALTEN UND FESTIGEN

Zum Stellenwert der Fahrzeugindustrie für die sozio-ökonomische Entwicklung

2

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 Wertschöpfungsfelder, in denen sich viele ostdeutsche Regionen aussichtsreich 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 ergibt sich allerdings allein noch kein positives Zukunftsbild. Angesichts der Absatzschwäche

bei E-Autos, aber auch aufgrund der ungünstigen demografischen Lage und fehlender Unternehmenszentralen – und damit mangelnden Entscheidungskompetenzen vor Ort – ist die ostdeutsche Fahrzeug- und Zulieferindustrie besonders gefordert. Presseberichte über (geplante) Stellenkürzungen und Werksschließungen sind an der Tagesordnung. Angesichts dessen besteht die Gefahr, dass die Unternehmen an alten Technologien und Produktionsverfahren zu lange festhalten und die Transformation langsamer verfolgt oder ganz abgebrochen wird.

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



#01

4

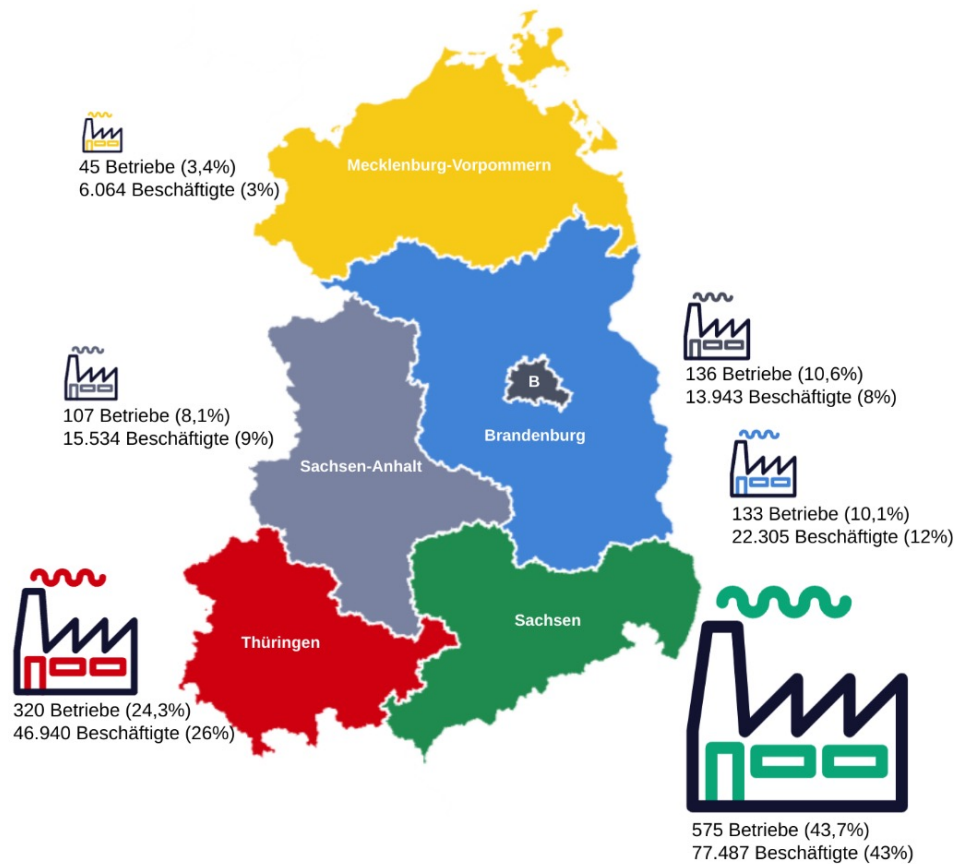
OSTDEUTSCHE AUTOMOTIVE- INDUSTRIE IST WICHTIGSTER INDUSTRIELLER ARBEITGEBER

In Ostdeutschland sind eine viertel Million Arbeitsplätze unmittelbar oder mittelbar von der Fahrzeug- und Zulieferindustrie abhängig. Das sind 25% aller Industriearbeitsplätze (rund eine Million) in ganz Ostdeutschland. Die Arbeitsplätze sind mehrheitlich bei Zulieferern angesiedelt, die unterschiedlich stark auf die Herstellung von Fahrzeugteilen konzentriert sind. Insgesamt wurden 1.316 Betriebe identifiziert.*

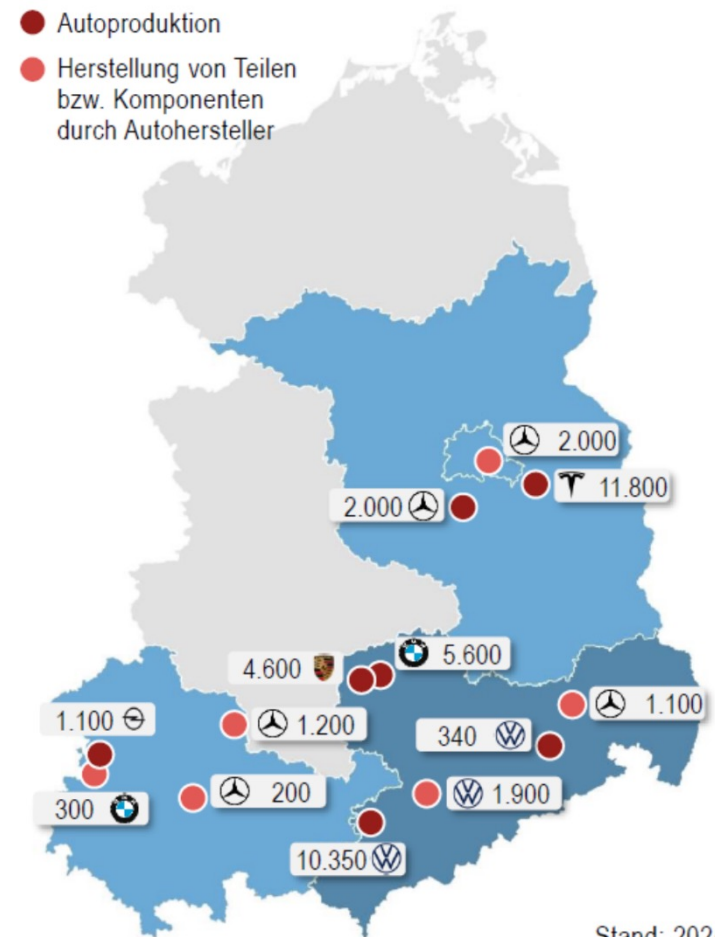
Der größte Anteil bei Arbeitsplätzen und Wertschöpfung in der ostdeutschen Automotive-Industrie konzentriert sich auf die Bundesländer Sachsen, Thüringen, Brandenburg und Berlin. Sie liegen damit überwiegend in den Regionen der Transformationsnetzwerke ReTraNetz Berlin-Brandenburg, MoLeWa (Leipzig) und ITAS (Südwest-Sachsen).

** Auf der Basis von 182.000 identifizierten Beschäftigten in 1.117 Zulieferbetrieben wird die Mitarbeiterzahl für alle 1.316 Betriebe auf 200.000 geschätzt. Proportional hochgerechnet würden sich 213.000 Beschäftigte ergeben – für Betriebe ohne Angaben zu Mitarbeiterzahlen wird aber eine unterdurchschnittliche Größe vermutet. Hinzu kommen rund 53.000 Beschäftigte im Pkw-Bau, der Komponentenfertigung, der (Software-)Entwicklung und des Vertriebs der OEM-Standorte von VW, Porsche, BMW, Mercedes, Opel und Tesla. In der Summe ergeben sich damit rund 250.000 Beschäftigte über alle Betriebe im Fahrzeugbau inkl. Zulieferindustrie.*

1.316 Zulieferbetriebe und Beschäftigte* (absolut und prozentualer Anteil)



OEM-Standorte in Ostdeutschland



Stand: 2024

#02

6

FAST ALLE BETRIEBE STEHEN UNTER HOHEM TRANS- FORMATIONS- DRUCK

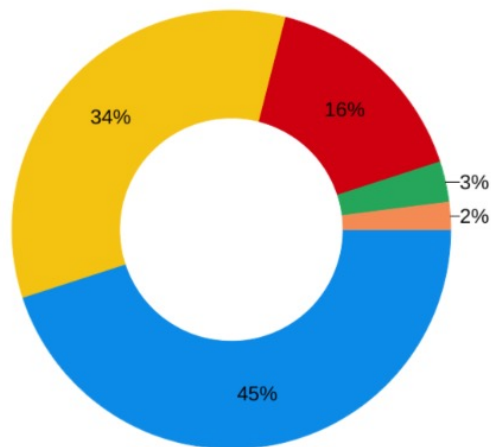
Für rund 95% der identifizierten Betriebe werden sich mittelbar oder unmittelbar die bislang eingesetzte Technik, Prozesse, die Fertigung und Organisation sowie der Energie- und Rohstoffeinsatz verändern. Entsprechend wandelt sich regional unterschiedlich auf allen Ebenen die industrielle Arbeit. Nur für einen Bruchteil der aktuellen Geschäftsfelder und Arbeitsplätze bleiben die Bedingungen relativ identisch.

Es braucht eine konkrete, zielgerichtete Transformationsstrategie für die jeweilige Region und Unternehmen, um Wertschöpfung und Beschäftigung in der sehr kleinteiligen Betriebsstruktur in Ostdeutschland weiter zu halten und zukunftsfähig zu machen. Nur so lassen sich die zentralen Säulen des Industriestandorts Ostdeutschland festigen, bestehende und neue strukturelle Defizite überwinden und die Unternehmen modern ausrichten.

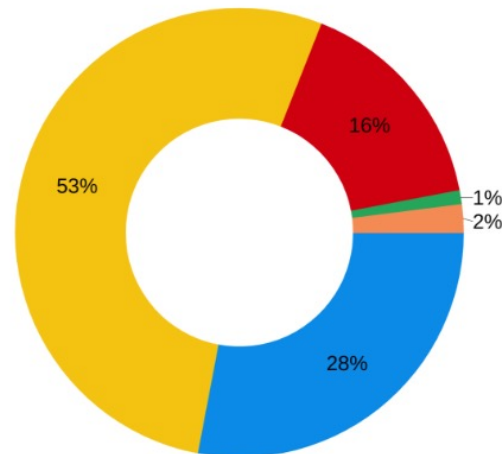


Komponenten, Verfahren und Produktionsprozesse ändern sich radikal und stellen die bisherige Spezialisierung der Zulieferbetriebe in Frage

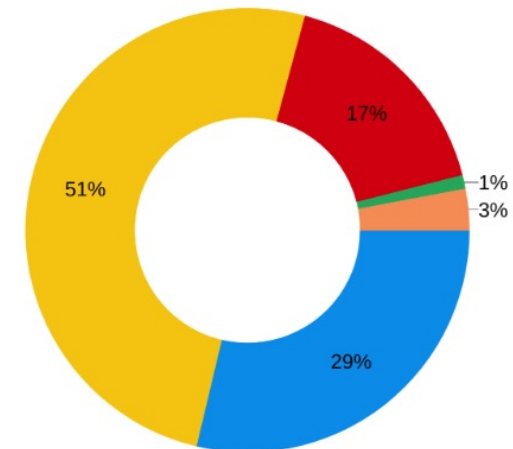
Berlin



Brandenburg



Sachsen



#03

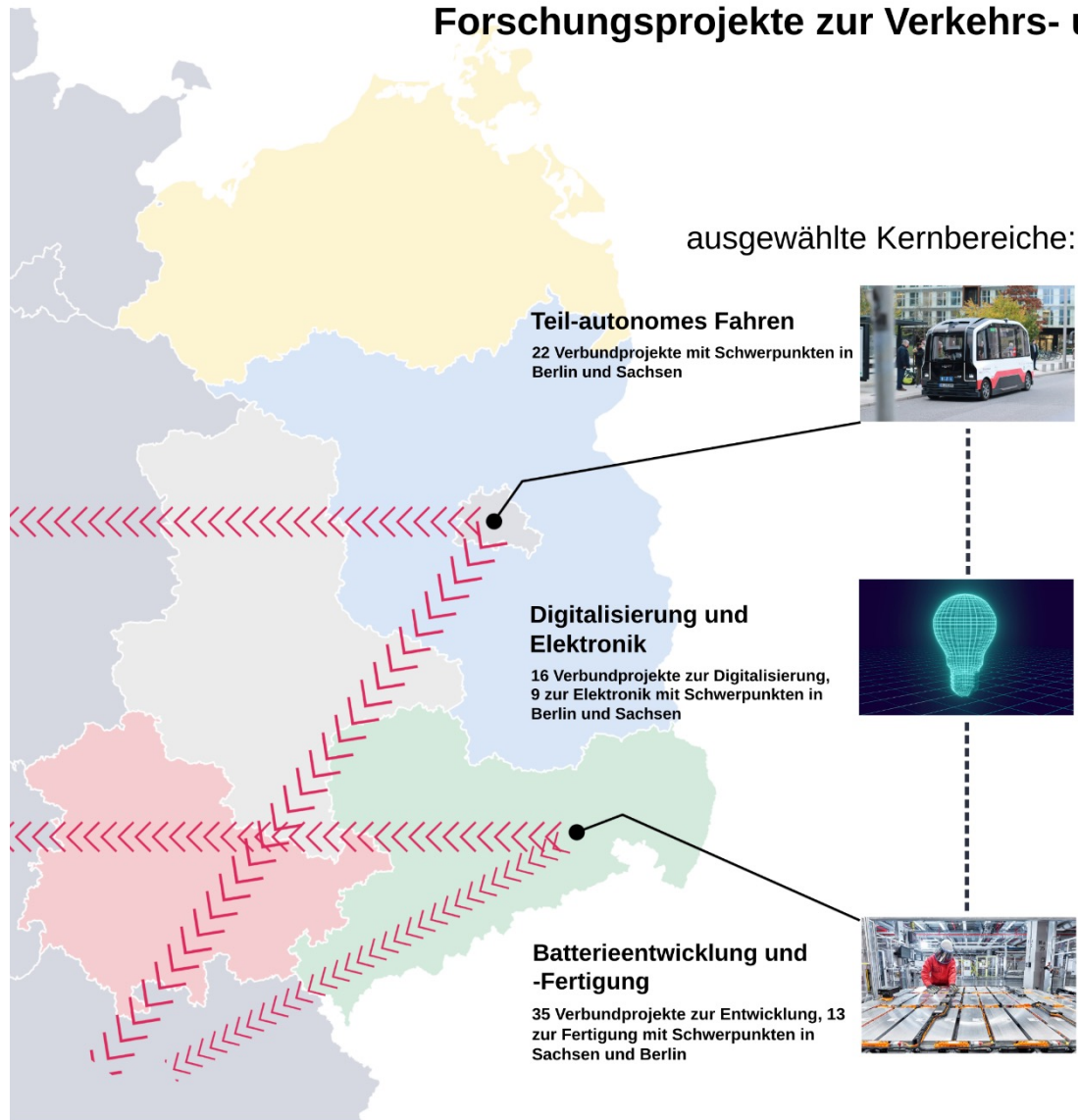
8

INNOVATIONS- VORSPRUNG OST INDUSTRIELL UMSETZEN

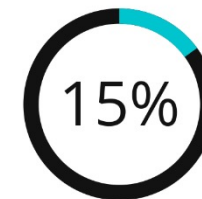
Forschung & Entwicklung, Innovation und Digitalisierung in und um Berlin und Sachsen sind gewachsene „Benefits“ für die Entwicklung der Fahrzeugindustrie. Pro Arbeitsplatz in der direkten Automotive-Industrie (WZ 29 Herstellung Kraftwagen/Kraftwagenteile) fließt in Ostdeutschland im Vergleich zu Westdeutschland das 2,4-fache an öffentlichen F&E-Fördergeldern in die Fahrzeug- und Verkehrstechnologie. Häufig wird in Ostdeutschland „nur“ geforscht, während sich die industrielle Produktentwicklung und Skalierung seit Jahrzehnten auf Unternehmen in Westdeutschland konzentrieren. In solchen Fällen der öffentlich mitfinanzierten Innovation profitiert Ostdeutschland nur begrenzt: man bleibt „verlängerte Werkbank“.

Ein besseres Schnittstellenmanagement zwischen Fördermittelvergabe, Forschung, Hochschulen, Startups, Entwicklungsdienstleistern und Industrie ist Voraussetzung, um die F&E in Ostdeutschland dort auch in industrielle Produktion umzumünzen. Wissen und industrielles Know-how sind synergetisch und gezielt in den ostdeutschen Industriebetrieben anzuwenden, um eine höhere Wertschöpfung zu erzielen und zukunftsfähige Arbeitsplätze in der Transformation zu sichern.

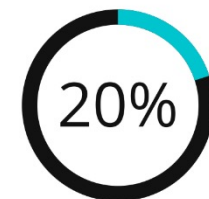
Forschungsprojekte zur Verkehrs- und Fahrzeugtechnologie in Ostdeutschland



1.105 Projekte
Volumen 1,02 Mrd. Euro



aller Projekte in D



aller Fördermittel

**Problem
verlängerte
Werkbank**

- zu wenige Industriebetriebe beteiligt
- zu wenige transformationsrelevante Bereiche
- kaum branchenübergreifend
- Integration der F&E-Ergebnisse und Skalierung primär in Westdeutschland!

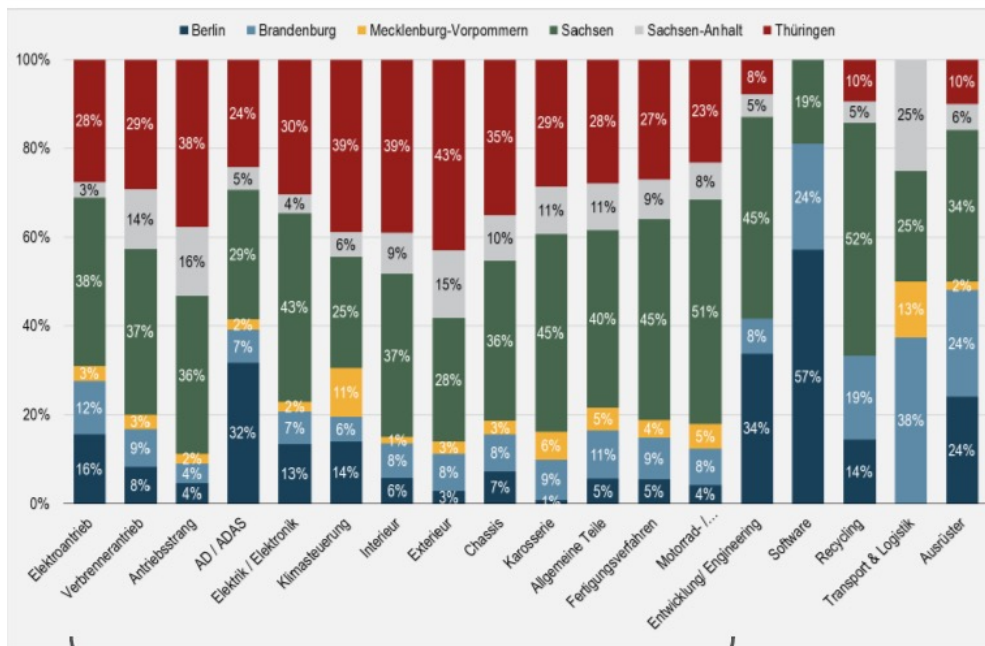
#04

KMU- STRUKTUR ALS CHANCE BEGREIFEN

Die ostdeutsche Fahrzeug- und Zuliefererindustrie ist überwiegend durch kleine und mittlere Betriebe geprägt. Viele sind reine Auftragsfertiger und müssen sich in der Antriebswende und Transformation völlig neu ausrichten. In ihrer sehr hohen Fertigungskompetenz und Flexibilität liegt eine große Chance, um bei weiterer Entwicklung alte Kundenverbindungen zu halten und neue regionale Geschäftsbeziehungen branchenübergreifend auf- und auszubauen.

Die Betriebe sind sehr gefordert durch die steigende Bedeutung neuer Materialien und Verfahren aufgrund veränderter Anforderungen der Fahrzeugkonstruktion, durch Leichtbau sowie nachzuweisende Energie- und Ressourceneffizienz. Damit ergeben sich zugleich Potenziale, um neue Wertschöpfung regional mit modernen technologischen und verfahrenstechnischen Instrumenten zu erschließen. So könnten die KMU noch besser von der starken Stellung Ostdeutschlands bei der Produktion von Elektro-Pkw und -Komponenten profitieren und den Modernisierungsschritt vollziehen, um ihre Geschäftsfelder zu erweitern. Gezielte Förderung, Beratung und Vernetzung sind dafür die Grundbedingungen.

Gewichte der verschiedenen Bundesländer in den einzelnen Spezialgebieten der Zulieferindustrie (n = 1.316)



Fertigungs- und Montagespezialisierungen

17%



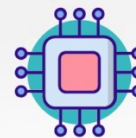
der Beschäftigten arbeiten in sehr großen Betrieben (über 1.000 MA)

40%



der Beschäftigten arbeiten in Betrieben mit weniger als 250 MA

Spezialisierte Zulieferer konzentrieren sich in drei Bundesländern



Softwareentwicklung/Herstellung

Berlin, Brandenburg, Sachsen



Entwicklungs-/Ingenieursservice

Sachsen und Berlin



Recycling

Berlin, Brandenburg, Sachsen

#05

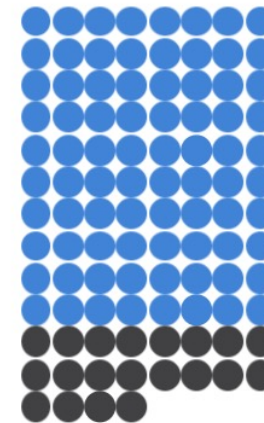
BRANCHEN- SYNERGIEN EFFEKTIV NUTZEN

In Ostdeutschland gibt es regionale Branchenschwerpunkte rund um die Elektromobilität und Digitalisierung. Integrale Bestandteile sind zudem die Halbleiterindustrie, der Maschinen- und Werkzeugbau, die Informationstechnik, Sensorik, Elektrotechnik und der Aufwuchs der Erneuerbaren Energien. Know-how, Verfahren, Produkte und Vernetzung lassen sich in einem modernen Cluster bündeln.

Neue Wertschöpfungsketten entstehen aber nie aus sich heraus und die industriellen Defizite von mangelnden Unternehmenszentralen respektive „Entscheidern“ und Forschungsabteilungen in Ostdeutschland erschweren die Lage zusätzlich. Es braucht eine zielgerichtete und konkretere Förderung von Unternehmen und zur Qualifizierung der Beschäftigten. Ein daraus wachsendes breiteres Angebotsportfolio erhöht zugleich die Resilienz ostdeutscher Unternehmen, um die sehr starke Abhängigkeit von der Automotive-Industrie und den Entscheidungsträgern in den westdeutschen Unternehmens- und Entwicklungszentralen zu verringern.

223

Verbundprojekte der Fahrzeug- und Verkehrsindustrie mit industrieller Beteiligung



In
80%

der Projekte sind
westdeutsche Akteure
sehr stark beteiligt

Die Material- und zugehörige Verfahrenstechnik sind zentrale Säulen der Transformation und wichtig für ostdeutsche KMU:

13



Keramik

- Hohes Gewicht ostdeutscher Zulieferer von Bauteilen und Komponenten für westdeutsche Konzerne
- F&E-Unterstützung durch Fraunhofer IKTS



Verbundwerkstoffe

- KMU-Zulieferer aufgestellt als Hersteller und Maschinenausrüster
- Starke Stellung der Entwicklungsdienstleister aus Berlin und Dresden
- Fünf F&E Institute (Chemnitz, Dresden, Cottbus)

Metallwerkstoffe

- Ostdeutsche Industriebetriebe als Ausrüster sehr stark präsent
- Starke Stellung der Forschung (v.a. in Chemnitz)



Kunststoffe

- Wenige Projekte mit geringer Beteiligung ostdeutscher Industriebetriebe
- Hohe Relevanz für den Fahrzeugbau



TRANSFORMATION „MADE IN OSTDEUTSCHLAND“: MIT QUALIFIZIERTEN UND MOTIVIERTEN BESCHÄFTIGTEN EINE ERFOLGSGESCHICHTE SCHREIBEN!

14 In der Dekarbonisierung der Industrie und ihrer Produkte sowie effektiver Kreislaufwirtschaft liegen zukunftsfähige Wertschöpfungsfelder. Beispielfhaft ist dafür in der Automotive-Industrie ein Batterie-Ökosystem (von der Herstellung über 2nd-Life-Nutzung der Batterien bis zum Recycling). Aber auch die Verfügbarkeit von erneuerbaren Energien für die Produktion und die Ansiedlung von Großforschungseinrichtungen wie dem Center for the Transformation of Chemistry (CTC) in der Region Leipzig oder das Institut für CO₂-arme Industrieprozesse in der Lausitz sind wichtige Standortfaktoren für die Entwicklung der ostdeutschen Industrie.

Die Region Berlin-Brandenburg-Sachsen bietet demnach gute Ausgangsbedingungen, um genau die notwendigen modernen Wertschöpfungsketten in Ostdeutschland in seinen industriellen Kernbereichen fest zu etablieren. Dafür braucht es ein Bündnis aus Wirtschaft, Politik und F&E mit klarer Zielsetzung. Wir als Transformationsnetzwerke der Fahrzeugindustrie können der Nukleus sein und weit stärker als entscheidender Vermittler zwischen den verschiedenen Akteuren und Initiator zukunftsgerichteter Prozesse genutzt werden.

Im Bereich der Elektromobilität nehmen die ostdeutschen Standorte bislang eine führende Rolle ein. Schon 2022 kam jedes zweite in Deutschland produzierte E-Auto aus Ostdeutschland. Nicht nur durch verstärkte Forschung und Produktentwicklung in Ostdeutschland, sondern vor allem die Übertragung der hohen ostdeutschen F&E-Kompetenzen in den angewandten Berufen auf die neuen Geschäftsfelder ist ein Aufgabenfeld, das notwendigerweise stärker als bisher in den Fokus rücken muss. Hierfür braucht es eine gezielte Förderung betrieblicher Kompetenzen und die Qualifizierung der Beschäftigten für Wandel und Vernetzung. Notwendig sind beteiligungsorientierte Projekte in den Betrieben, um die markt- und technikbezogenen Strategien und bestehende Kompetenzen, Qualifikationen und die Motivation in der Belegschaft und bei Führungskräften für die Veränderungen effektiv und zielgenau zu bündeln und auf die in der vorliegenden Studie klar identifizierten zukunftsfähigen Chancenfelder auszurichten.

Stand 16. Januar 2025



IMPRESSUM

Regionales Transformationsnetzwerk
für die Fahrzeug- und Zulieferindustrie
Berlin-Brandenburg (ReTraNetz-BB)

Konsortialpartner / Herausgeber:

Berufsfortbildungswerk gemeinnützige
Bildungseinrichtung des DGB GmbH (bfw)
und IFTP im bfw in Zusammenarbeit mit
der IG Metall Berlin-Brandenburg-Sachsen
Robert Drewnicki (Projektleitung)
Alte Jakobstraße 149
10969 Berlin

www.iftip-institut.de
www.bfw.de
www.igmetall-bbs.de

Bildnachweise:

Jeerasak/stock.adobe.com,
Gorodenkoff/stock.adobe.com,
© E. Kounadis



ReTraNetz-BB

Regionales Transformationsnetzwerk für die
Fahrzeug- und Zulieferindustrie Berlin-Brandenburg

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

