

Die Automotive-Industrie in Südwestfalen



Bildrechte: Roger Schmidt (IHK Siegen)

Eine empirische Untersuchung der Industrie- und
Handelskammern Arnsberg, Hagen und Siegen 2015

Inhalt



Vorwort

Seite 3



Anlass und Ausgangslage der erneuten IHK-Untersuchung

Seite 4



Südwestfalens Automotive-Industrie in Zahlen

Seite 5 – 7



Situation auf dem Welt-Automobilmarkt

Seite 8 – 9



Aktuelle Herausforderungen der Zulieferer in Südwestfalen

Seite 10 – 11



Strategien der Automotive-Zulieferer

Seite 12 – 13



Leichtbau als Chance

Seite 14



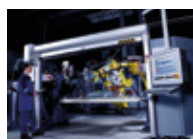
Chancen und Risiken von Elektromobilität und Hybridtechnik

Seite 15



Zusammenarbeit mit Hochschulen und Institutionen

Seite 16



Erkenntnisse der Untersuchung und Handlungsansätze für die Zukunft

Seite 17

Vorwort

Südwestfalen ist eine der stärksten Automotive-Zulieferer-Regionen Deutschlands. Das gehört spätestens seit 2005 zum Allgemeinwissen über die Region – als die Industrie- und Handelskammern Arnsberg, Hagen und Siegen erstmals eine gemeinsame Untersuchung über diese Branche vorgelegt haben.

Vor genau 10 Jahren waren die Herausforderungen nicht geringer als heute. Durch eine neue Welle des Preisdrucks bei gleichzeitig steigenden Kosten standen viele Zulieferer vor erheblichem Optimierungsbedarf bei ihren Prozessabläufen. Die von den OEM vorgenommene Neuordnung der Zulieferer-Pyramide mit einer Reduzierung der Zahl der Direkt-Zulieferer machte eine Neupositionierung vieler kleiner und mittlerer Produzenten notwendig. Verkürzte Produktzyklen stellten besondere Anforderungen an die Innovationsfähigkeit der gesamten Wertschöpfungskette.

Den globalen Herausforderungen, so eine Erkenntnis der damaligen Untersuchung, müsste auch durch regionale Strategien

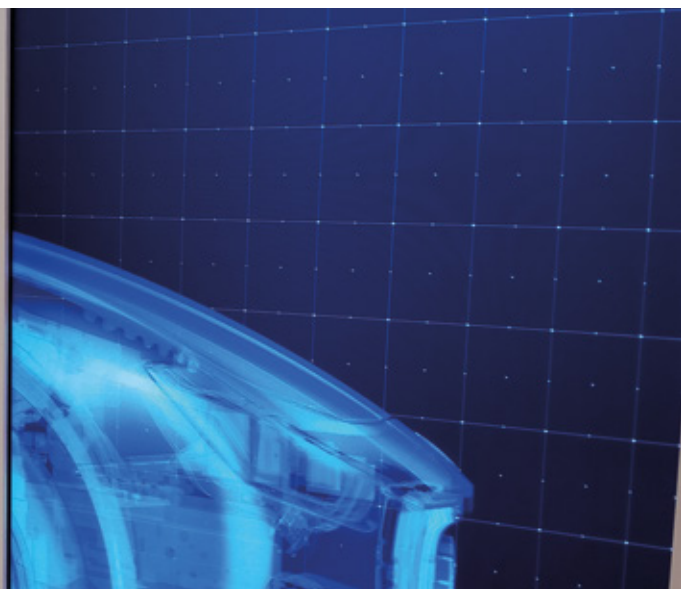
begegnet werden. Genau dieses Erkenntnis wurde in die Tat umgesetzt. Bereits 2006 wurde von den IHKs das Automotive-Netzwerk Südwestfalen gegründet, dem aktuell mehr als 350 Unternehmen angehören. Die regionale Kooperation hat mit dazu beigetragen, dass ab 2011 mit dem Kompetenzzentrum Fahrzeug-Elektronik (KFE) in Lippstadt und dem Automotive-Center Südwestfalen (acs) in Attendorn zwei öffentlich-privat geförderte Entwicklungszentren entstanden sind. Hier wird im vorwettbewerblichen Bereich unternehmensübergreifend und anwendungsorientiert geforscht.

Nach exakt 10 Jahren war es nun an der Zeit, die Branche erneut in den Fokus zu nehmen. Herausgekommen sind neben manchen unveränderter Themenstellung auch einige neue Herausforderungen, denen sich die südwestfälischen Zulieferer stellen. Die Zukunft bleibt spannend. Wir wünschen viel Freude bei der Lektüre.

Dr. Ilona Lange
Hauptgeschäftsführerin der IHK Arnsberg

Dr. h.c. Hans-Peter Rapp-Frick
Hauptgeschäftsführer der SIHK Hagen

Klaus Gräbener
Hauptgeschäftsführer der IHK Siegen



Anlass und Ausgangslage der erneuten IHK-Untersuchung

Die Automotive-Unternehmen, d. h. die Zulieferer für die Automobil-, Bahn-, Luft- und Raumfahrt sowie den Schiff- und den Sonderfahrzeugbau werden durch die amtliche Statistik als eigener Wirtschaftszweig nur unzureichend erfasst. Das war bereits 2005 für die IHKs der Anlass zu einer eigenen empirischen Untersuchung.

Von den insgesamt knapp 500 Unternehmen, bei denen aufgrund des Wirtschaftszweiges Tätigkeiten im Automotive-Sektor zu vermuten waren, beteiligten sich 242 an einer Intensiv-Befragung mit Angaben zu Umsätzen und Beschäftigung. Schon seinerzeit konnte daher die Umsatz- und Beschäftigungs-Bedeutung der Zulieferindustrie nur unvollständig ermittelt werden. Diese Untersuchung spiegelte deshalb nur einen, wenn auch wesentlichen, Teil der südwestfälischen Automotive-Industrie wider.

Genau 10 Jahre später folgte die IHK-Erhebung einem ähnlichen Muster. Diesmal waren 206 von mehr als 500 befragten Unternehmen zu weitergehenden Auskünften bereit. Auch die jetzt vorliegende Untersuchung kann daher nur ein näherungsweise Bild von der absoluten Bedeutung der Branche widerspiegeln. Um einen Vergleich mit den Daten des Jahres 2005 zu ermöglichen, wurden die Umsatz- und Beschäftigungsdaten auf die vor 10 Jahren höhere Antwortzahl hochgerechnet. Alle übrigen Ergebnisse der Untersuchung fußen hingegen auf den 206 vorliegenden Fragebögen der südwestfälischen Zulieferer.



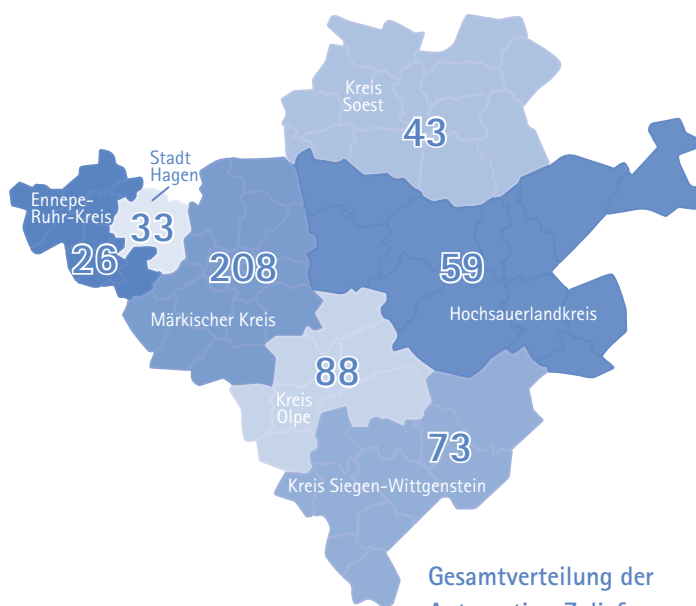
Südwestfalens Automotive-Industrie in Zahlen

Südwestfalen ist weiterhin einer der Kernstandorte der Automotive-Industrie in Deutschland. Dies belegt die Befragung der Industrie- und Handelskammern Arnsberg, Hagen und Siegen unter allen Unternehmen dieser Branche.

Auf der Grundlage einer Fortschreibung der IHK-Bestandsdaten konnte eine Gesamtzahl aller Zulieferer der Automobil-, Bahn-, Luftfahrt- oder Schiffbau-Industrie von 530 Unternehmen ermittelt werden. Diese Unternehmen wurden um weiterführende Auskünfte gebeten, wozu sich allerdings nur 206 Betriebe bereit erklärten. Zwecks Vergleichbarkeit mit der Vorgängeruntersuchung wurden daher die Umsatz- und Beschäftigungsdaten auf die 242 Antworter des Jahres 2005 hochgerechnet. Danach belaufen sich die Mitarbeiterzahlen der Zulieferer an ihren südwestfälischen Standorten auf mindestens 52.000 Beschäftigte, davon 34.000 direkt vom Geschäftsfeld Automotive abhängige. Die Umsatzleistung kann mit rund 9 Mrd. € beziffert werden. Die tatsächlichen Umsatz- und Beschäftigungszahlen der gesamten Automotivbranche in Südwestfalen liegt sicherlich um einiges über den in der Umfrage ermittelten Werten.

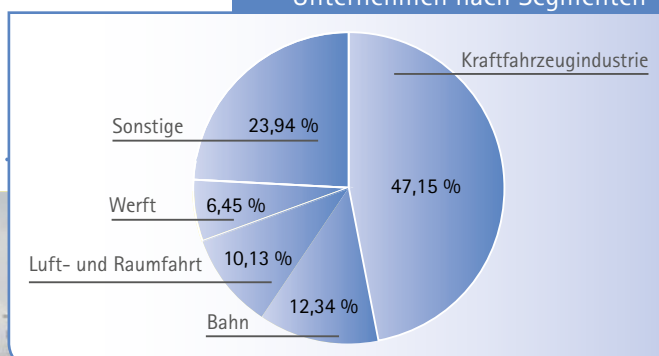
Die nebenstehende Grafik zeigt die räumliche Verteilung der 530 Unternehmen nach Kreisen und kreisfreien Städten in Südwestfalen.

Zahlenmäßiger Schwerpunkt ist danach mit mehr als 200 Unternehmen der Märkische Kreis. Absolut betrachtet sind hier die meisten Unternehmen aus dem Automotivbereich in Südwestfalen zu finden. Aber auch in den anderen Kreisen hat die Branche eine herausragende Stelle innerhalb der Industriestruktur.



Gesamtverteilung der Automotive-Zulieferer in Südwestfalen

Verteilung der antwortenden Unternehmen nach Segmenten



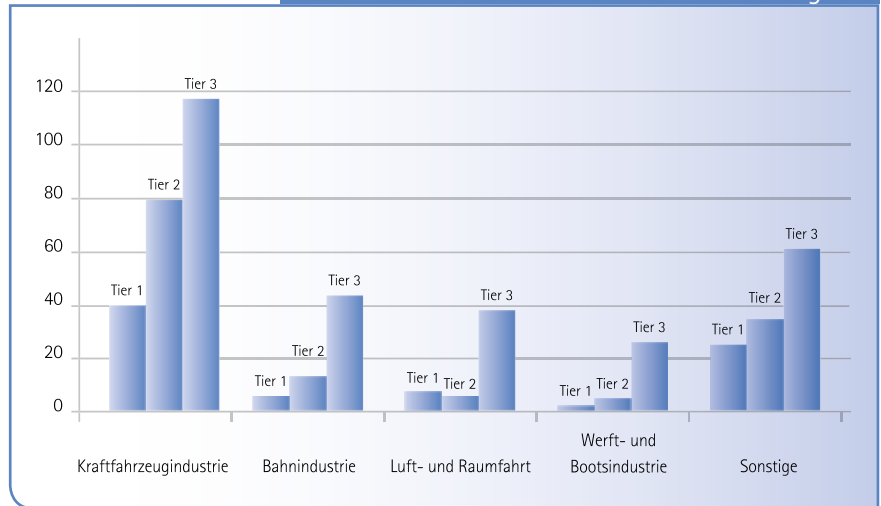
Bildrechte: Roger Schmidt (IHK Siegen)



Südwestfalens Automotive-Industrie in Zahlen

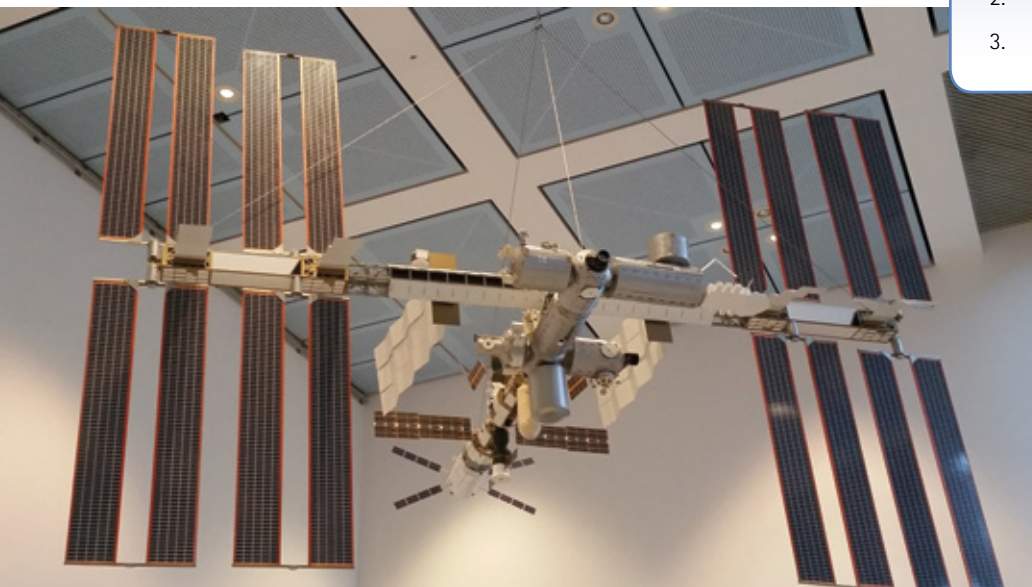
Erwartungsgemäß ist der größte Teil der Automotive-Zulieferer im Automobil-Segment tätig. Es folgen Bahn- sowie Luft- und Raumfahrtindustrie mit großem Abstand. Die Mehrzahl dieser Unternehmen sind als Teilelieferanten (57% der Unternehmen) aus Sicht der OEM der untersten Ebene der Zulieferer-Hierarchie (sog. Tier 3) zuzuordnen. Die Zulieferpyramide stellt die Struktur vom Lieferanten bis zum Produzenten dar. Die einzelnen Zuliefererstufen werden dabei als Tier 1 (System-/Modullieferant), Tier 2 (Komponentenlieferant) und Tier 3 (Teilelieferant) bezeichnet. Die Aufteilung nach Segmenten entspricht weitgehend dem Bild des Jahres 2005. Auch hier waren 58% der befragten Unternehmen als Teilelieferant im Automobil-Segment tätig.

In welchen Segmenten des Automotive-Marktes sind Sie als Zulieferer tätig?



Kernaussagen des Kapitels

1. 530 Unternehmen
2. mind. 52.000 Beschäftigte
3. mind. 9 Mrd. € Jahresumsatz





Unverändert dominiert der Mittelstand zahlenmäßig die Größenstrukturen der südwestfälischen Automotive-Industrie. 81% der befragten Unternehmen haben weniger als 250 Mitarbeiter. Etwa die Hälfte der Unternehmen beschäftigt sogar weniger als 100 Mitarbeiter. Die Betriebe sind meist inhabergeführt und bilden das Rückgrat der Automotive-Industrie in der Region.

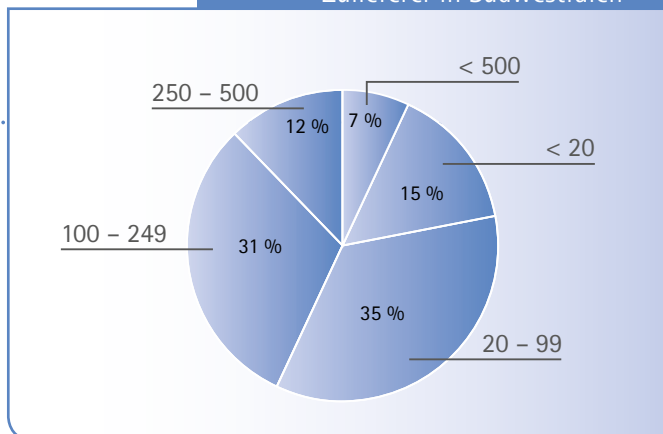
Aufgrund der großen Bedeutung der Automobilindustrie für den Automotive-Sektor in Südwestfalen, wird im Folgenden hauptsächlich auf den Automobilmarkt Bezug genommen.

¹ AutoCluster.NRW, Strukturstudie Automotive NRW, Mülheim an der Ruhr, 2014, S. 19

² Doll, Nikolaus: Der deutsche Autoboom hat auch deutsche Verlierer, online unter: <http://www.welt.de/wirtschaft/article137524641/Der-deutsche-Auto-boom-hat-auch-deutsche-Verlierer.html>

³ Verband der Automobilindustrie (VDA), Auto-Jahresbericht 2015, Berlin, 2015, S. 16,19

Betriebsgrößen-Zulieferer in Südwestfalen



Kernaussagen des Kapitels

1. Südwestfalen ist einer der Kernstandorte der Automotive-Industrie
2. Automobil-Segment führend
3. Mittelstand dominiert

Bildrechte: Roger Schmidt (IHK Siegen)

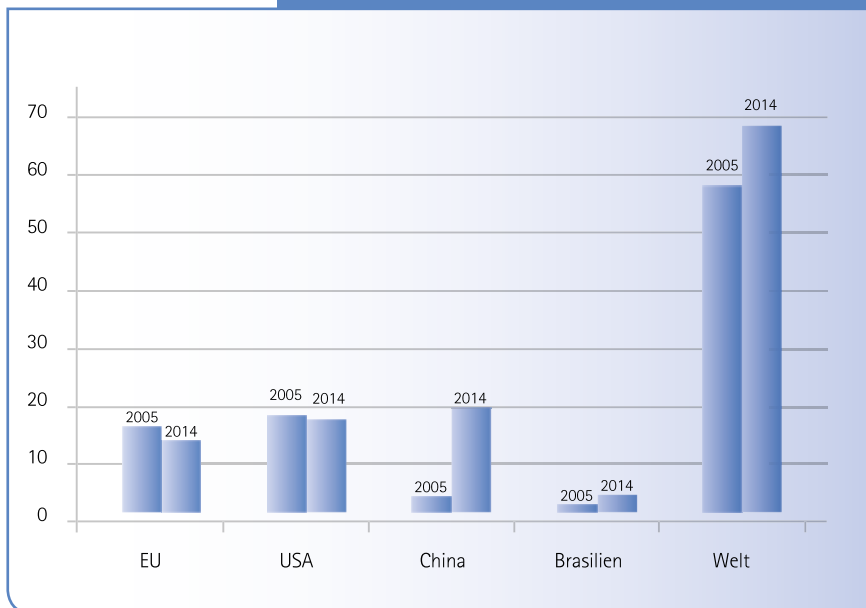


Situation auf dem Welt-Automobilmarkt

„Krise in Europa, Wachstum in Asien und den USA“.⁴ So beschreibt der Verband der Automobilindustrie (VDA) die derzeitige Absatz-Situation der Automobilbranche. Während der EU-Neuwagenmarkt von 2005 bis 2014 um ein Sechstel eingebrochen ist, stieg der PKW-Absatz in China bei zugegeben noch deutlich geringerer Gesamtzahl um fast 500%. Ein Blick auf die einzelnen Kontinente offenbart das sehr unterschiedliche Bild auf dem Weltmarkt. In den Industrieländern stagnieren tendenziell die Absatzzahlen, in den Schwellenländern dagegen gibt es hohe Zuwächse.

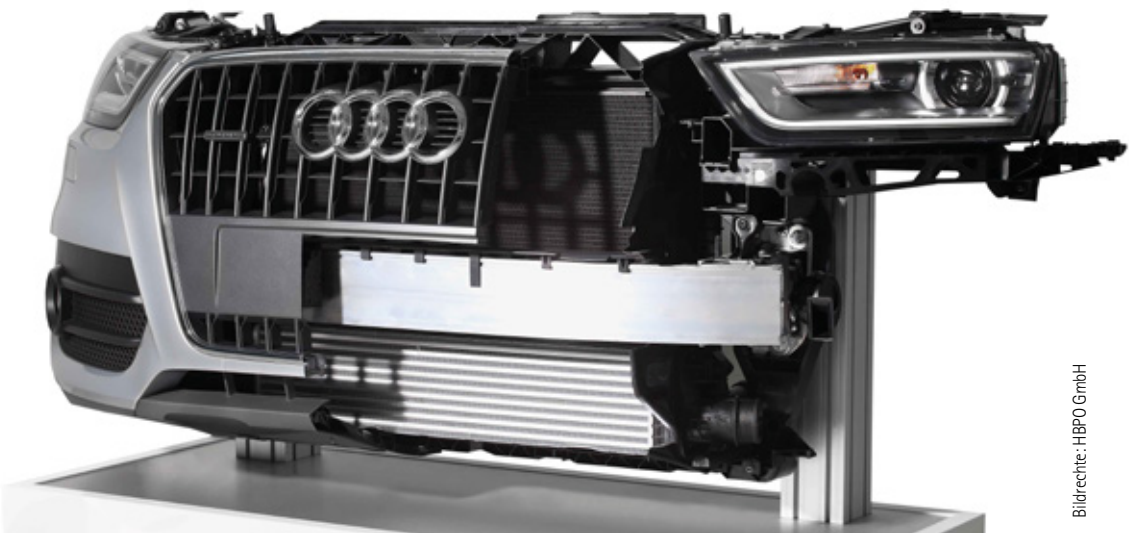
In den Produktionszahlen spiegelt sich das massive Absatzwachstum in den Schwellenländern wider.⁵ Unternehmen in China und Indien etwa haben in den letzten 10 Jahren ihre Automobilproduktion mehr als verdreifacht. Die in Deutschland beheimateten Automobilhersteller haben sich hingegen dank guter Produkte vorwiegend aus dem Premium-Segment deutlich besser behauptet als die Hersteller anderer Industrienationen. Ihr Anteil an der Welt-PKW-Produktion stieg von 17 auf 19%.⁶ Die Produktion am Standort Deutschland profitierte hiervon allerdings nur sehr unterdurchschnittlich. Heute werden nur noch 38% der Fahrzeuge von deutschen Autokonzernen in Deutschland selbst produziert.⁷

Pkw-Absatz in Millionen 2005 – 2014



Quelle: VDA

Ausschlaggebend dafür, dass das Wachstum deutscher Hersteller in erster Linie außerhalb Deutschlands stattfindet, ist neben dem Personalkostendruck das Prinzip „Build where you sell“. Fahrzeuge werden demnach zunehmend in den Absatzregionen gefertigt, nicht zuletzt auch, um Local-Content-Regularien der Absatzländer zu entsprechen oder Zölle und Wechselkursschwankungen auszugleichen.⁸



Bildrechte: HBPO GmbH

Für die Zulieferer leitet sich aus diesem Prinzip die Devise „Follow your customer“ ab.⁹ Vor allem sperrige und großvolumige Komponenten müssen direkt ans Montageband geliefert werden, um wettbewerbsfähige Preise zu realisieren. Viele Direktlieferanten haben sich deshalb in Zuliefererparks in unmittelbarer Nähe zu den Werken angesiedelt.¹⁰ Gerade kleinen und mittleren Zulieferern sind solchen Internationalisierungsaktivitäten aber oft strukturell-organisatorische Grenzen bei Personal- und Finanzressourcen gesetzt.¹¹

Dies erklärt, warum die Hersteller (OEM) ihren Umsatz seit 2006 deutlich steigern konnten, die Umsatzkurve der deutschen Zulieferer aber deutlich flacher verlief.



Bildrechte: Leopold Kostal GmbH & Co. KG

⁴ VDA, *Automobilstandort Deutschland, Status Quo und neue Herausforderungen*, Bd. 49 der Materialien zur Automobilindustrie, Berlin 2015, S. 10

⁵ VDA, *Automobilstandort Deutschland, Status Quo und neue Herausforderungen*, Bd. 49 der Materialien zur Automobilindustrie, Berlin 2015, S. 15

⁶ VDA, *Automobilstandort Deutschland, Status Quo und neue Herausforderungen*, Bd. 49 der Materialien zur Automobilindustrie, Berlin 2015, S. 18

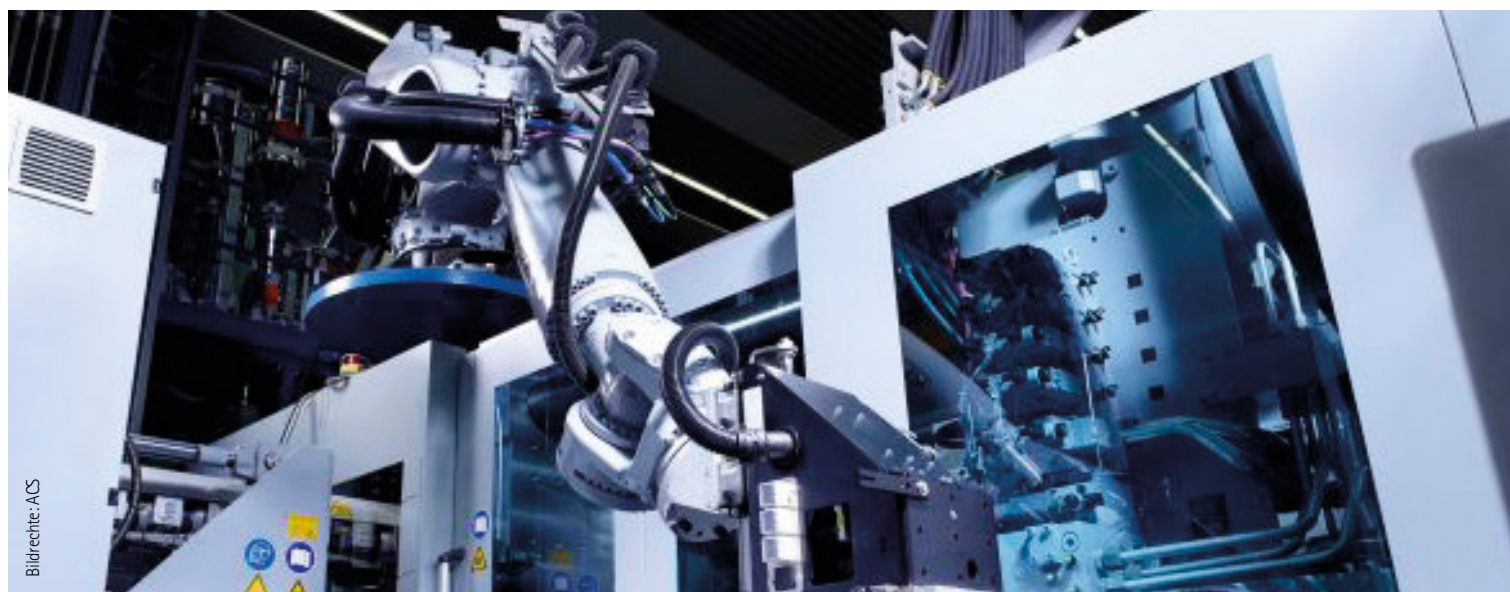
⁷ VDA, *Automobilstandort Deutschland, Status Quo und neue Herausforderungen*, Bd. 49 der Materialien zur Automobilindustrie, Berlin 2015, S. 19

⁸ Bratzel et al., *Automobilzulieferer in Bewegung – Strategische Herausforderungen für mittelständische Unternehmen in einem turbulenten Umfeld*, Baden-Baden 2015, S. 58/59

⁹ Bratzel et al., *Automobilzulieferer in Bewegung – Strategische Herausforderungen für mittelständische Unternehmen in einem turbulenten Umfeld*, Baden-Baden 2015, S. 59

¹⁰ Hensel, *Netzwerkmanagement in der Automobilindustrie (Diss.)*, Wiesbaden, 2007

¹¹ Bratzel, et al., *Automobilzulieferer in Bewegung – Strategische Herausforderungen für mittelständische Unternehmen in einem turbulenten Umfeld*, Baden-Baden 2015 S. 181



Aktuelle Herausforderungen der Zulieferer in Südwestfalen

Die Probleme der Automotive-Zulieferer in Südwestfalen sind auch im Jahr 2015 kaum anders als vor 10 Jahren. Vor allem Preis- und Kostendruck setzen den Unternehmen auch im Jahr 2015 weiter zu, denn der Einkauf des Hauptkunden ist immer noch preisgetrieben. Hohe Kostentransparenz, Vorleistungsforderungen und immer mehr entpersonalisierte, internetgestützte Vergabeverfahren unterstützen diesen Trend. KMU setzen jedoch häufig auf Qualität, Schnelligkeit und flexible Problemlösungen und können daher dieser Entwicklung oft nicht gerecht werden. Kurzfristig denkende Einkäufer oder entpersonalisierte Vergaben sind daher Gift für mittelständische Zulieferer, die ihre Stärken vornehmlich durch persönliche vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Fachabteilungen ausspielen können.¹²

Ebenso schwierig ist es für KMU, ausreichend qualifizierte Mitarbeiter zu finden und zu halten. Der Fachkräftemangel steht weiterhin im Fokus. Weil die Automotive-Unternehmen nicht zu den weithin bekannten Firmen zählen, müssen sie sich mehr als

die „Großen“ darum bemühen, gute Mitarbeiter zu finden und zu halten. Mit größeren Unternehmen besteht ein regelrechter Kampf um Talente und Fachkräfte.¹³ Die Nachfrage nach Arbeitskräften steigt, das Arbeitskräfteangebot dagegen sinkt fortwährend. Es fehlen vor allem Ingenieure und weitere qualifizierte Mitarbeiter.

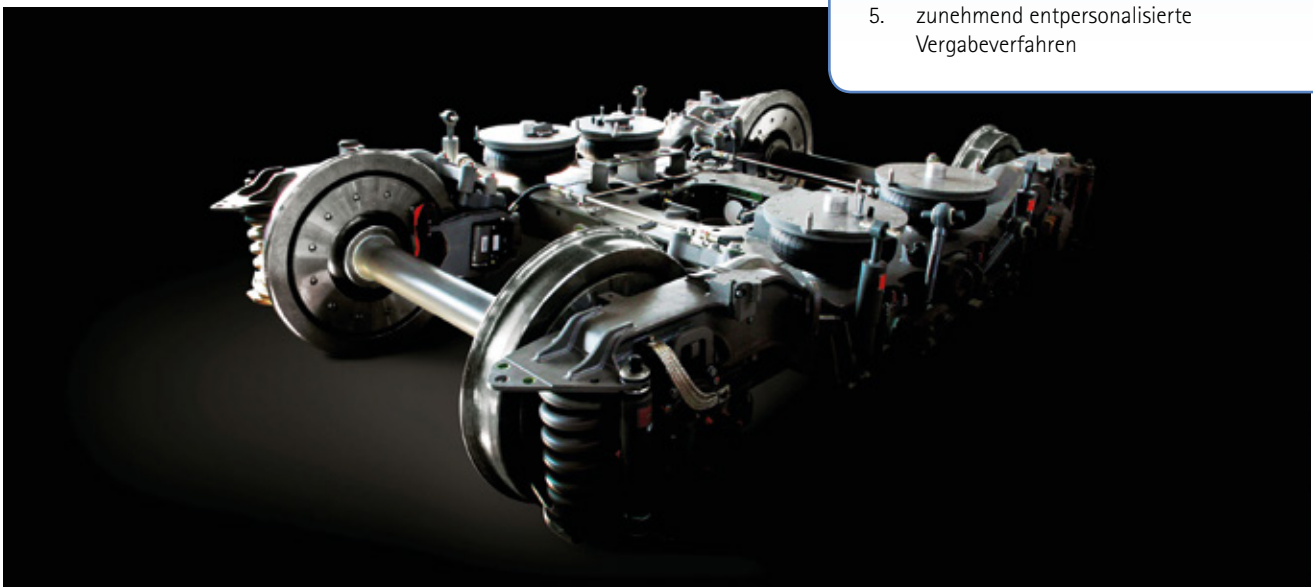
Eine große Herausforderung, vor die die Unternehmen gestellt werden, ist die Verlagerung der Produktion der Kunden ins Ausland, auch im Zuge der Globalisierung. Die Lokalisierungsquote der Hersteller im Ausland erhöht sich und so wächst auch der Druck auf die Zulieferer vor Ort zu sein, um weiterhin im Vergabeprozess berücksichtigt zu werden. Aufgrund des stagnierenden europäischen Automobilmarktes und der zunehmend globalisierten Produktionsstrukturen der Hersteller wird daher ein Auslandsengagement für die mittelständischen Automobilzulieferer immer wichtiger. Somit wird der Druck für die Zulieferer-KMU erhöht, sich ebenfalls ins Ausland zu orientieren, um dort zu produzieren. Für Just in Time- (JIT) und Just in Sequence- (JIS) Lieferungen ist die regionale Integration der Zulieferer ein wichtiger Aspekt für die Hersteller. Dies gilt insbesondere für Tier 1 Zulieferer, die als Systemlieferanten ganze Baugruppen direkt an die Automobilhersteller liefern.¹⁴ Vor allem die Regionen NAFTA (USA, Kanada, Mexiko) und China sind mögliche Länder für Auslandsaktivitäten



Bildrechte: Märkisches Werk GmbH

Kernaussagen des Kapitels

1. Preis- und Kostendruck
2. Globalisierung
3. Verlagerung der Produktion der Kunden ins Ausland
4. Fachkräftemangel im Bezug auf qualifizierte Mitarbeiter
5. zunehmend entpersonalisierte Vergabeverfahren



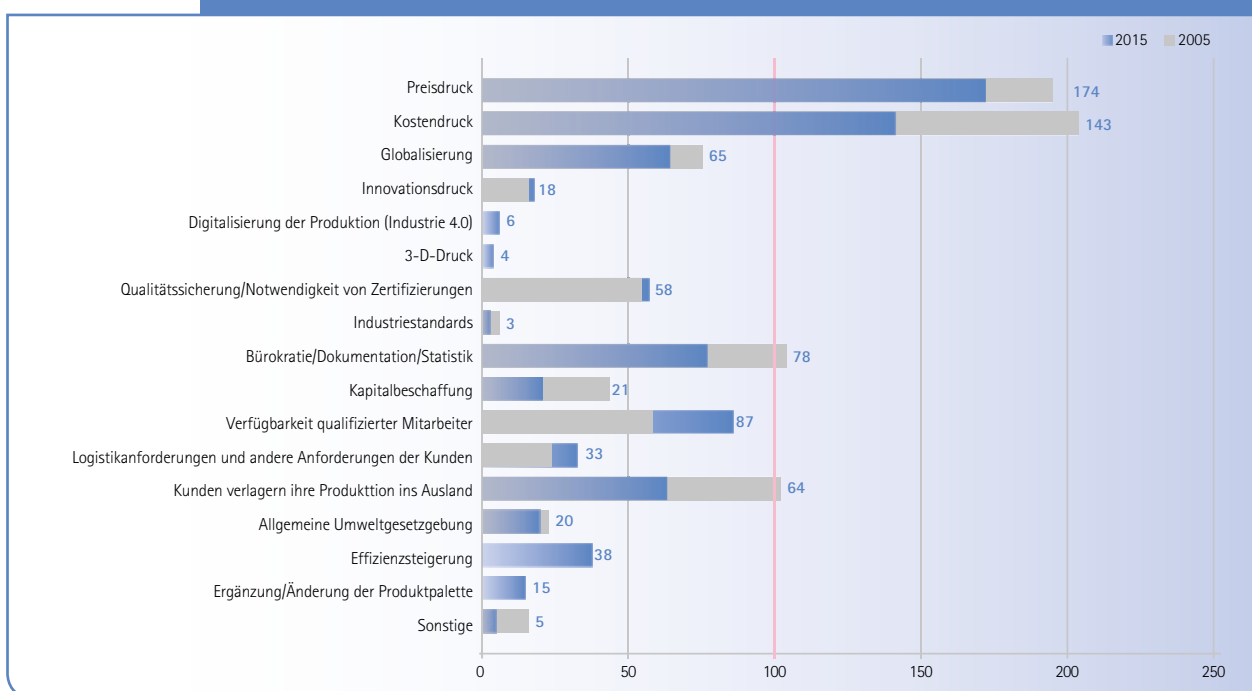
Bildrechte: Bombardier

für KMU.¹⁵ Eine größere Zahl der südwestfälischen Zulieferer sieht diese Globalisierungstrends als besondere Herausforderung an.

Weiterhin stellen bürokratische Hürden die Automotive-Zulieferer vor Herausforderungen. Vor allem aufwändige Dokumentations- und Kontrollpflichten der OEM erschweren die Arbeit der KMU.

- ¹² Bratzel et al., *Automobilzulieferer in Bewegung – Strategische Herausforderungen für mittelständische Unternehmen in einem turbulenten Umfeld*, Baden-Baden 2015, S. 182
- ¹³ Bratzel et al., *Automobilzulieferer in Bewegung – Strategische Herausforderungen für mittelständische Unternehmen in einem turbulenten Umfeld*, Baden-Baden 2015, S. 181
- ¹⁴ Bratzel et al., *Automobilzulieferer in Bewegung – Strategische Herausforderungen für mittelständische Unternehmen in einem turbulenten Umfeld*, Baden-Baden 2015, S.181
- ¹⁵ Bratzel et al., *Automobilzulieferer in Bewegung – Strategische Herausforderungen für mittelständische Unternehmen in einem turbulenten Umfeld*, Baden-Baden 2015, S.181

Welche Entwicklungen stellen die größten Herausforderungen für Ihr Unternehmen dar?



Bildrechte: HELLA KGaA Hueck & Co



Strategien der Automotive-Zulieferer

Um am Markt zu bestehen, nutzen die Automotive-Zulieferer in Südwestfalen verschiedenste Strategien. Neben allgemeinen Rationalisierungen wird vor allem auf andere Märkte außerhalb des Automotive-Sektors ausgewichen. Internationalisierungstendenzen und die Verlagerung von Unternehmensteilen in andere Länder sind bei den antwortenden Unternehmen jedoch eher gering ausgeprägt. Gerade einmal 30 der antwortenden Unternehmen haben einen Teil ihrer Produktion ins Ausland verlagert. Forschung und Entwicklung hingegen bleibt die Stärke des Standortes Südwestfalen. Nur 3 Unternehmen haben hier Standortverlagerungen vorgenommen. Dies unterstützt die Aussage, dass der Standort Deutschland im F&E Bereich weiterhin sehr gefragt ist. Trotz der hohen Investitionen der Autobranche in den wachstumsstarken Schwellenländern liegt Deutschland im Bereich der F&E- Investitionen im weltweiten Vergleich ganz vorne.¹⁶

Die Strategien der Automotive-Zulieferer in Südwestfalen konzentrieren sich daher besonders auf Maßnahmen, die direkt vor Ort Wirkung zeigen und ihren Standort in Deutschland stärken.

Auch Qualifizierungsmaßnahmen für Mitarbeiter und eine höhere Fertigungstiefe sind beliebte Mittel, um die Qualität zu steigern und den Herausforderungen zu begegnen. Besonders in Bezug auf den Fachkräftemangel und die Auswirkungen des demographischen Wandels sind diese Strategien wichtige Maßnahmen zur Stärkung des Unternehmens. Oft setzen die Unternehmen auf eine Kombination von mehreren Strategien.

Da viele dieser Strategien bereits im Jahr 2005 verwendet wurden, liegt die Vermutung nahe, dass sie sich als wirkungsvoll und gut umsetzbar für die Unternehmen erwiesen haben.

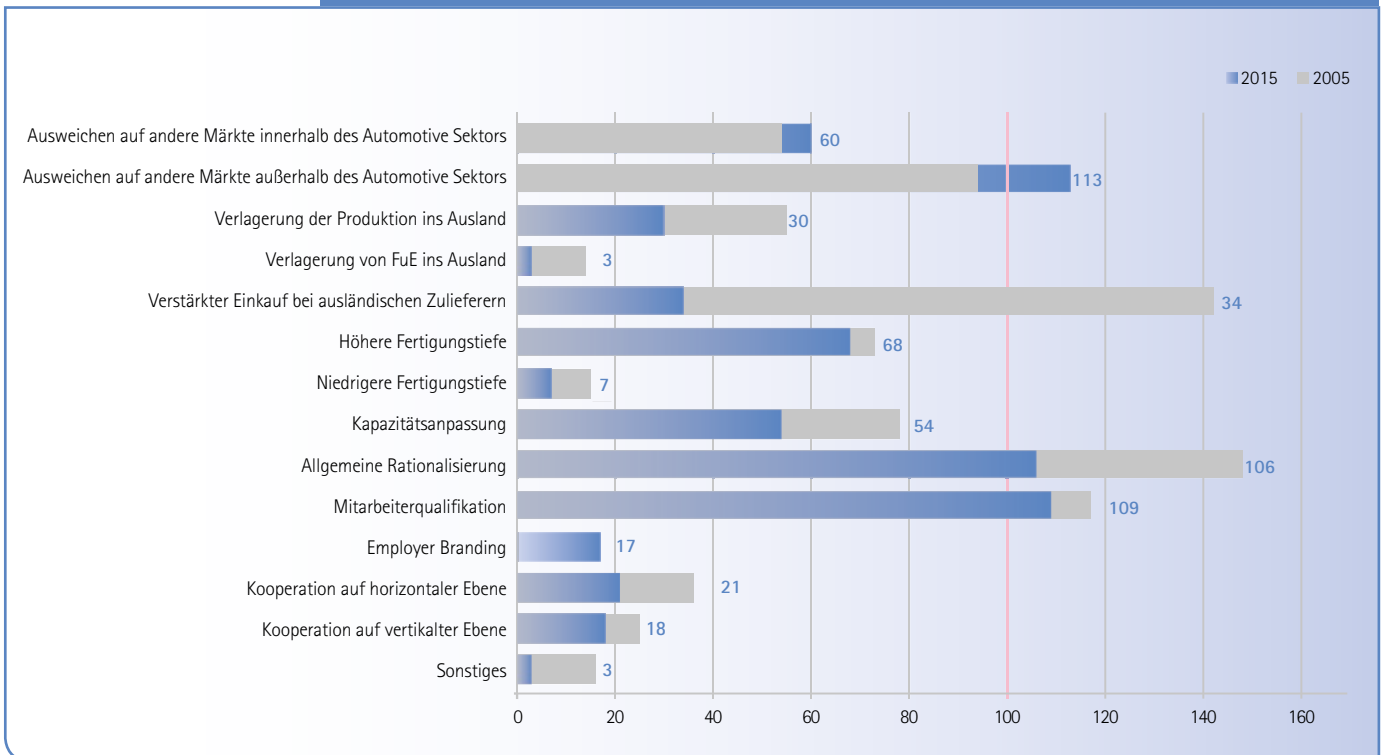
¹⁶ VDA, *Automobilstandort Deutschland, Status Quo und neue Herausforderungen*, Bd. 49 der Materialien zur Automobilindustrie, Berlin 2015, S. 8

Kernaussagen des Kapitels

1. Rationalisierungen
2. Ausweichen auf Märkte außerhalb des Automotive-Sektors
3. Qualifizierungsmaßnahmen
4. Höhere Fertigungstiefe



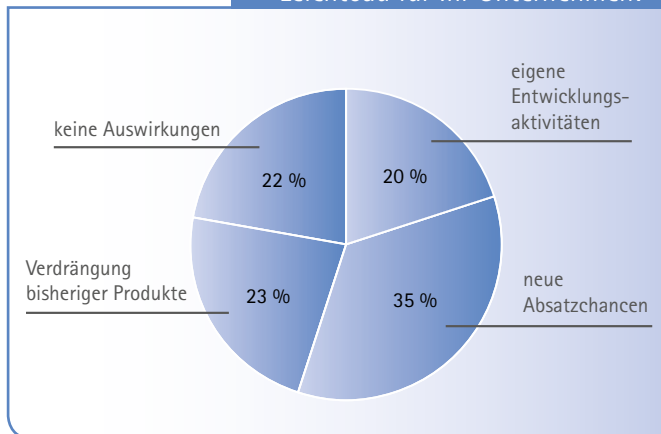
Mit welchen Strategien begegnet Ihr Unternehmen den Herausforderungen?



Leichtbau als Chance

Das Fahrzeuggewicht ist in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen. Moderne Sicherheits- und Komfortausstattungen, die Forderung nach verbesserten Fahreigenschaften und die immer weiter zunehmende Größe der Fahrzeuge tragen dazu bei. Aufgrund des politischen Ziels, die CO₂-Emissionen bis 2020 auf 95g/km zu verringern, gewinnt der Leichtbau besonders in der Automobilindustrie an Bedeutung.¹⁷ Auch die zunehmende Elektrifizierung der Fahrzeuge beflügelt das Thema Leichtbau. Die Batterien der Elektrofahrzeuge sind schwer, so dass die Karosserie möglichst leicht sein muss. Das heißt, je leichter die Karosserie ist, desto schwerer und leistungsfähiger dürfen die Akkus sein. Der Erfolg der Elektromobilität hängt also in einem großen Teil von der Entwicklung im Leichtbau ab.¹⁸ Mit intelligenten Gesamtkonzepten aus Leichtbauwerkstoffen, Bauteilgeometrie und Verfahrenstechnik kann bei gleicher Leistung das Gewicht reduziert und eine wirtschaftliche Fertigung ermöglicht werden.¹⁹

Wie bewerten Sie das Thema Leichtbau für Ihr Unternehmen?



Um die vorhandenen Kompetenzen des Leichtbaus in Südwestfalen weiterzuentwickeln und zu stärken, wurde 2011 von 14 Unternehmen, Hochschulen und einem Trägerverein mit öffentlicher Förderung in Attendorn das Automotive-Center Südwestfalen (acs) gegründet. Das Forschungs- und Entwicklungszentrum hat sich seither zu einem der führenden Projektpartner der gesamten Automobilindustrie für wirtschaftliche und innovative Forschung und Entwicklung im Bereich Leichtbau etabliert. Der Fokus des Kompetenzzentrums, das mittlerweile von vielen weiteren Unternehmen getragen wird, liegt dabei auf der Entwicklung serienreifer Lösungen und maßgeschneiderter Anwendungen.²⁰

Dennoch gibt es beim Themenkomplex Leichtbau unter den befragten Unternehmen der Untersuchung ein geteiltes Bild. Etwa die Hälfte steht dem Leichtbau positiv gegenüber und sieht neue Absatzchancen in diesem Bereich oder betreibt eigene Entwicklungsaktivitäten. Die andere Hälfte der Befragten sieht entweder keine Auswirkungen oder befürchtet sogar eine Verdrängung der bisherigen Produktion.

¹⁷ BMUB, Die EU-Verordnung zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen, online unter www.bmub.bund.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/eu_verordnung_co2_emissionen_pkw.pdf

¹⁸ WirtschaftsWoche 2013. Die Zukunft gehört dem Leichtbau, online unter www.wiwo.de/unternehmen/auto/autozoom-die-zukunft-gehört-dem-leichtbau/8914324.html

¹⁹ Kunststoffland NRW e.V., Leichtbau in NRW, report 1/2014, Düsseldorf, 2014, S. 4

²⁰ Automotive Center Südwestfalen(acs) online unter: www.acs-innovations.de

Kernaussagen des Kapitels

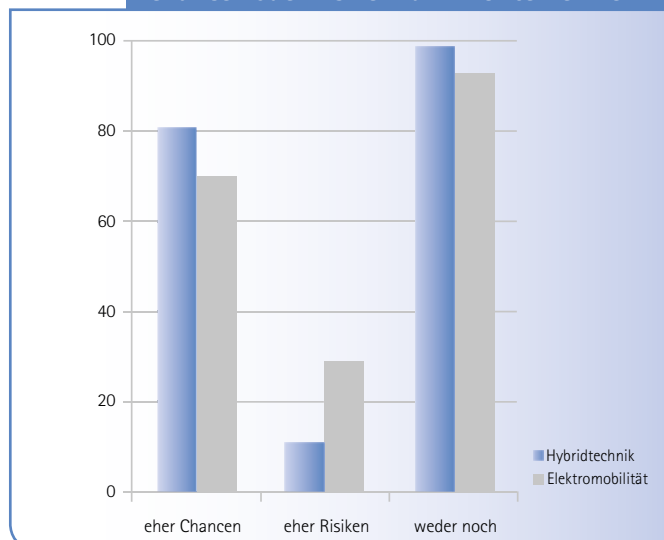
1. Schwere Batterien in Elektrofahrzeugen erfordern leichte Karosserie
2. Automotive-Center Südwestfalen (acs) als Kompetenzzentrum für den Leichtbau



Chancen und Risiken von Elektromobilität und Hybridtechnik

Elektromobilität und Hybridtechnik gewinnen zunehmend an Fahrt. Auch wenn das ehrgeizige Ziel der Bundesregierung von einer Million batteriebetriebener Elektrofahrzeuge 2020 auf den bundesweiten Straßen angesichts aktueller Verkaufszahlen von jährlich etwa 22.000 Kfz nicht erreicht wird: Deutschland ist auf dem Weg, ein bedeutender Leitanbieter von Elektrofahrzeugen zu werden. Ende 2014 waren 17 Elektrofahrzeugmodelle auf dem Markt, 2015 sollten 12 weitere folgen. Besonders die Investition in Forschung und Entwicklung (F & E), Normung und Standardisierung sowie in Bildung und Qualifizierung bewähren sich im internationalen Vergleich.²¹

Sehen Sie in der Entwicklung zur Elektromobilität/Hybridtechnologie eher Chancen oder Risiken für Ihr Unternehmen?



Die Befragung der südwestfälischen Automotive-Zulieferer zeigt, dass viele Unternehmen besonders im Segment Hybridtechnik Chancen für die Zukunft sehen. Der Anteil bei den befragten Unternehmen liegt hier bei 42%. Auch in der Entwicklung der Elektromobilität sehen 36% der befragten Automotive-Zulieferer eher Chancen für ihr Unternehmen. Etwa die Hälfte der befragten Unternehmen sieht hingegen weder bei der Hybridtechnik noch in der Elektromobilität besondere Potenziale für ihre Unternehmen.

Aus der besonderen Kompetenz der Fahrzeugelektronik und Fahrzeugbeleuchtung in und um Lippstadt ist ebenfalls 2011 mit Mitteln der Regionale 2013 das Kompetenzzentrum Fahrzeug-Elektronik (KFE) entstanden. Das Zentrum mit seinen 10 Gesellschaftern, darunter ein von weiteren Unternehmen getragener Förderverein, unterstützt Unternehmen der Automobilbranche dabei, Forschungen im Verbund zu nutzen und sich damit neue Potenziale in der Elektromobilität zu erschließen.²²

²¹ Nationale Plattform Elektromobilität (NPE), Fortschrittsbericht 2014-Bilanz der Marktvorbereitung, Berlin, 2014

²² Kompetenzzentrum Fahrzeugelektronik Lippstadt, online unter www.kfe-lippstadt.eu

Kernaussagen des Kapitels

1. Ziel der Bundesregierung von 1 Mio. Elektrofahrzeuge bis 2020 wird nicht erreicht
2. Chancen in der Hybridtechnik und Elektromobilität
3. Kompetenzzentrum Fahrzeug-Elektronik (KFE)



Zusammenarbeit mit Hochschulen und Institutionen

Die Zusammenarbeit mit Hochschulen und Instituten aus der Region ist für viele Automotive-Zulieferer ein wichtiger Aspekt. Es gibt eine breite Unterstützungslandschaft und zahlreiche Kooperationen zwischen Unternehmen und Hochschulen sowie Instituten. Besonders viele Kontakte gibt es zwischen den Unternehmen und der Universität Siegen und den verschiedenen Standorten der FH Südwestfalen. Aber auch mit dem Automotive Center Südwestfalen (acs) und dem Verbund innovativer Automobilzulieferer (VIA) gibt es eine zunehmende Kooperation. Eine weitere Intensivierung der Zusammenarbeit mit Hochschulen und Instituten sowie auch mit anderen Unternehmen wird von fast 82 % der Befragten befürwortet.

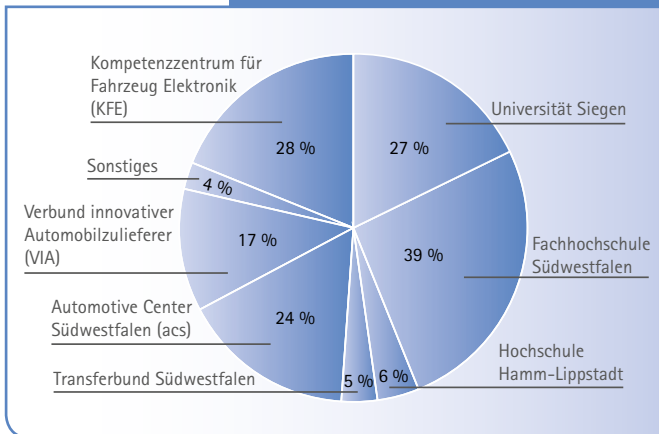
„Die Vernetzung zwischen Hochschule und Industrie in einer GmbH ist ein neuer Ansatz, um Bildung und Innovation in einem ausreichenden Maße zu gewährleisten, damit letztlich auch die

Aufträge gewonnen werden, die die Arbeitsplätze in unserer Region langfristig sichern.“²³ (Arndt G. Kirchhoff, Geschäftsführender Gesellschafter der Kirchhoff Gruppe).

Dies unterstützt der Transferverbund Südwestfalen, der den Austausch zwischen Unternehmen, Hochschulen, Netzwerken und Instituten in Südwestfalen fördert. Oft besitzen kleine und mittlere Unternehmen (KMU) nicht die notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen, um innovative Ideen mit dem nötigen Wissen und aktuellen Methoden voranzutreiben. Mit Hilfe der Technologiescouts werden Kontakte zu Problemlösern, bevorzugt in der regionalen Hochschullandschaft, geknüpft und konkrete Projekte begleitet und vermittelt. So können aktuelle Forschungsergebnisse und technologische Verfahren zur Lösung eingesetzt werden.

Zum Transferverbund Südwestfalen gehören Hochschulen, Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern und Wirtschaftsförderungseinrichtungen der Region, die gemeinsam den Wissens- und Technologietransfer weiterentwickeln und mit der Hilfe von Technologiescouts das Angebot bekannter machen.²⁴

Zusammenarbeit mit Hochschulen



²³ *Unternehmertum Südwestfalen, Die Popcorn-Theorie, Ausgabe 11/12 2014, Hagen, 2014, S. 54*

²⁴ *Transferverbund Südwestfalen 2015, online unter www.transferverbund.de*

Kernaussagen des Kapitels

1. breite Unterstützungslandschaft
2. zahlreiche Kooperationen
3. Universität Siegen, FH Südwestfalen, acs, KFE, VIA uvm.
4. Transferverbund Südwestfalen



Erkenntnisse der Untersuchung und Handlungsansätze für die Zukunft

Die vorliegende Untersuchung bestätigt auch heute noch das Bild der Untersuchung aus dem Jahr 2005. Die Automotive-Zulieferer stehen weiterhin vor der großen Herausforderung, mit dem hohen Kosten- und Preisdruck umzugehen. Der Druck, den großen Automobilherstellern ins Ausland zu folgen, steigt. Die Automobilproduktion wird deshalb mittel- bis langfristig in Deutschland stagnieren und vor allem in außereuropäischen Standorten weiter wachsen. Größere Systemzulieferer folgen mit der Produktion ihren Kunden. Um weiterhin am Markt bestehen zu können, werden auch viele kleinere Automobilzulieferer an einer Internationalisierungsstrategie nicht vorbei kommen. Gerade solchen Unternehmen fehlen jedoch meist die Ressourcen, um in den Bereichen Internationalisierung, Technologiedynamik und Kostendruck gegen die großen Mitbewerber zu bestehen.²⁵

Für die in der Lieferpyramide unter Tier 3 angesiedelten Teillieferanten ist es besonders schwer, ihre Marktanteile zu verteidigen und auszubauen. Für sie werden Märkte außerhalb des Automotive-Sektors wichtiger.

Trotz der im Vergleich hohen Arbeitskosten in Deutschland zählt weiterhin das Qualitätssiegel „Made in Germany“ deutscher Hersteller. Es fördert die Bemühungen, einen großen Teil der Produktion am Standort Deutschland zu halten. Hierzu sind allerdings weitere Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen notwendig. Immer mehr an Bedeutung gewinnt auch das Thema Industrie 4.0. Die digitale Vernetzung von Produktionsprozessen

kann bei richtiger Entwicklung einen entscheidenden Standortvorteil für Deutschland bringen.²⁶

Schon jetzt gibt es viele Kooperationen zwischen Unternehmen, Hochschulen und Institutionen. Um jedoch auch in Zukunft mit innovativen Entwicklungen mithalten zu können, müssen diese weiter ausgebaut werden. Gerade KMU haben nicht immer die ausreichenden Ressourcen, um sich mit neuen Entwicklungen gegen die Konkurrenz durchzusetzen. Daher sind Netzwerke wie das 2006 gegründete Automotive-Netzwerk Südwestfalen wichtige Anlaufstellen für Unternehmen, die sich gegenseitig durch den Austausch von Informationen und Erfahrungen, den gemeinschaftlichen Auftritt auf Messen, die Vermittlung von Vertriebskontakten, die Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Produkten und die Gewinnung und Weiterqualifizierung von Fachkräften unterstützen.²⁷ Diese Kooperationen gilt es in Zukunft weiter zu stärken und auszubauen, damit mehr Unternehmen von den Vorteilen eines Netzwerks profitieren können und ihre Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden kann.

²⁵ Bratzel et al., *Automobilzulieferer in Bewegung – Strategische Herausforderungen für mittelständische Unternehmen in einem turbulenten Umfeld*, Baden-Baden 2015, S. 180

²⁶ VDA, *Automobilstandort Deutschland, Status Quo und neue Herausforderungen*, Bd. 49 der Materialien zur Automobilindustrie, Berlin 2015, S. 8

²⁷ *Automotive Netzwerk Südwestfalen 2015*, online unter: www.automotive-sw.de



Wichtige Kompetenzträger für den Automotive-Bereich in Südwestfalen

Automotive Center Südwestfalen GmbH

Kölner Straße 125
57439 Attendorn

Tel.: 02722 9784-500

Fax: 02722 9784-800

E-Mail: info@acs-innovations.de

Internet: www.acs-innovations.de

Kompetenzzentrum Fahrzeug Elektronik GmbH

Erwitter Straße 105
D-59557 Lippstadt

Tel.: 02941 92276-0

Fax: 02941 92276-199

E-Mail: info@kfe-lippstadt.de

Internet: www.kfe-lippstadt.eu

Kunststoff-Institut Lüdenscheid

(Kunststoff-Institut für die mittelständische Wirtschaft NRW GmbH)
Karolinenstr. 8
58507 Lüdenscheid

Tel.: 02351 1064-191

Fax: 02351 1064-190

E-mail: mail@kunststoff-institut.de

Internet: www.kunststoff-institut.de

INSTITUT FÜR UMFORMTECHNIK der mittelständischen Wirtschaft GmbH

Mathildenstraße 20
58507 Lüdenscheid

Tel.: 02351 1064-200

Fax: 02351 1064-201

Internet: www.ifu-lued.de

Impressum:

Die Automotive-Industrie in Südwestfalen
Arnsberg, 2016

Herausgeber:
Industrie- und Handelskammer Arnsberg, Hellweg-Sauerland
Königstraße 18-20 · 59821 Arnsberg
Tel: 02931 878-0 · Fax: 02931 878-100
ihk@arnsberg.ihk.de · www.ihk-arnsberg.de

Südwestfälische Industrie und Handelskammer zu Hagen
Bahnhofstraße 18 · 58095 Hagen
Tel: 02331 390-0 · Fax 02331 13586
sihk@hagen.ihk.de · www.sihk.de

Industrie und Handelskammer Siegen
Koblenzer Straße 121 · 57072 Siegen
Tel: 0271 3302-0 · Fax: 0271 3302-400
si@siegen.ihk.de · www.ihk-siegen.de

Redaktion: Thomas Frye, Vanessa Helmer
Realisation: sl medien gmbh, Möhnesee · www.sl-medien.net



Im Team für Südwestfalen
Arnsberg Hagen Siegen

Industrie- und Handelskammer Arnsberg, Hellweg-Sauerland
Königstraße 18-20 · 59821 Arnsberg
Tel: 02931/878-0 · Fax: 02931/878-100
ihk@arnsberg.ihk.de · www.ihk-arnsberg.de

Südwestfälische Industrie und Handelskammer zu Hagen
Bahnhofstraße 18 · 58095 Hagen
Tel: 02331 390-0 · Fax 02331 13586
sihk@hagen.ihk.de · www.sihk.de

Industrie und Handelskammer Siegen
Koblenzer Straße 121 · 57072 Siegen
Tel: 0271 3302-0 · Fax: 0271 3302-400
si@siegen.ihk.de · www.ihk-siegen.de