

WZB

Wissenschaftszentrum Berlin
für Sozialforschung

Zwischen Transformation und Krise. Automobilzulieferindustrie im Umbruch

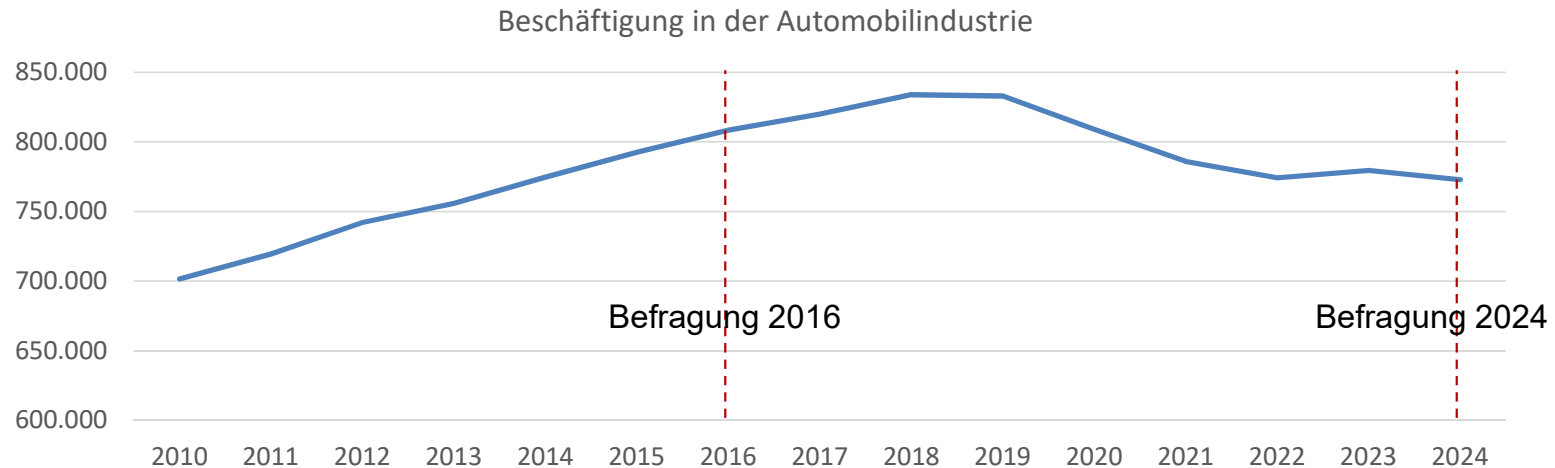
Martin Krzywdzinski, 4.3.2025, i-connection

Zentrale Fragestellungen

1. Wie entwickelt sich die Beschäftigungssituation in Automobilzulieferbetrieben?
2. Wie beeinflusst die Transition zur Elektromobilität die Situation in Automobilzulieferbetrieben?
3. Wie beeinflussen Prozesse der Verlagerung ins Ausland die Situation in Automobilzulieferbetrieben?

Befragung: Zeitpunkt

- Befragung von Automobilzulieferbetrieben im Sommer 2024, aufbauend auf einer im Jahr 2016 durchgeführten Befragung (vgl. Schwarz-Kocher et al. 2019). 2016 in der Situation einer gut laufenden Automobilkonjunktur und steigender Beschäftigung, 2024 im Kontext einer schwierigen Situation und multipler Krisen.



Quelle: Statista. 2024 Angaben für 1. Halbjahr.

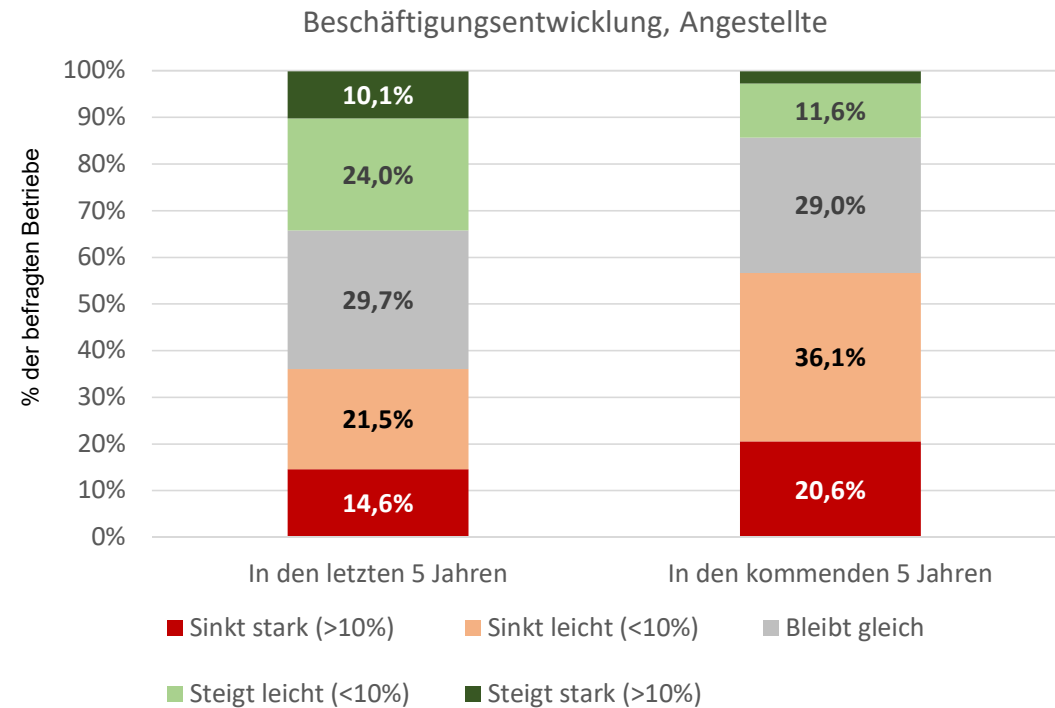
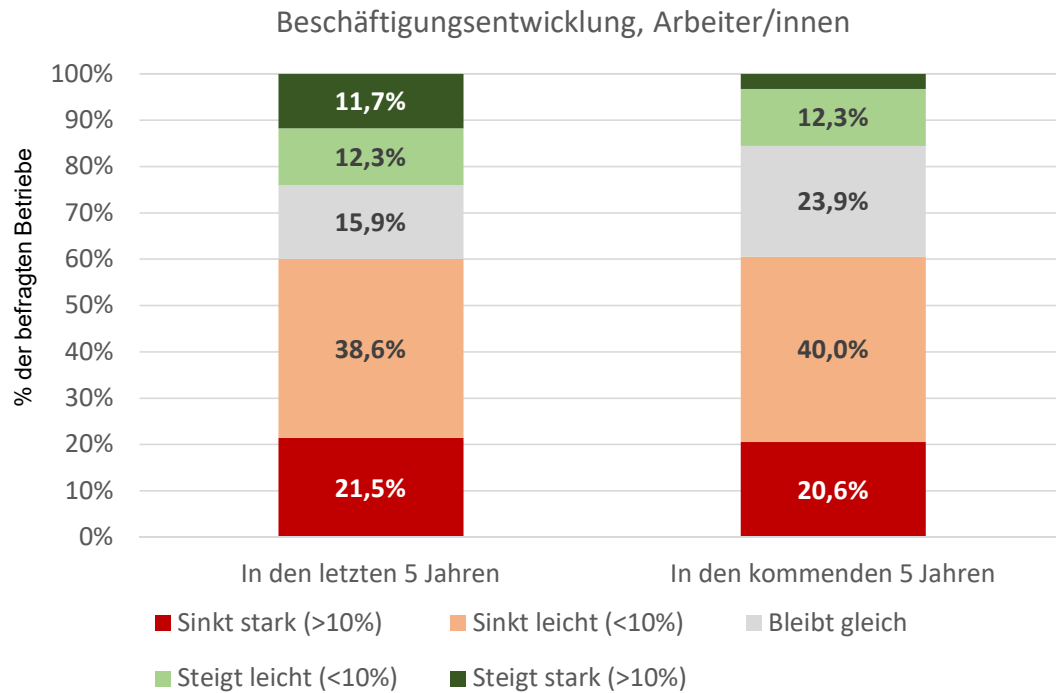
Befragung: Sample

	2016	2024
Betriebe insgesamt	142	182*
Bezirk		
Baden-Württemberg	47	68
Bayern	32	16
Niedersachsen und Sachsen-Anhalt	-	41
Nordrhein-Westfalen	63	57
Beschäftigung		
0-250	19,0% (27)	23,5% (43)
251-500	29,6% (42)	22,4% (41)
501-1000	22,5% (32)	16,4% (30)
1001-2000	16,2% (23)	10,9% (20)
>2000	12,7% (18)	26,8% (49)

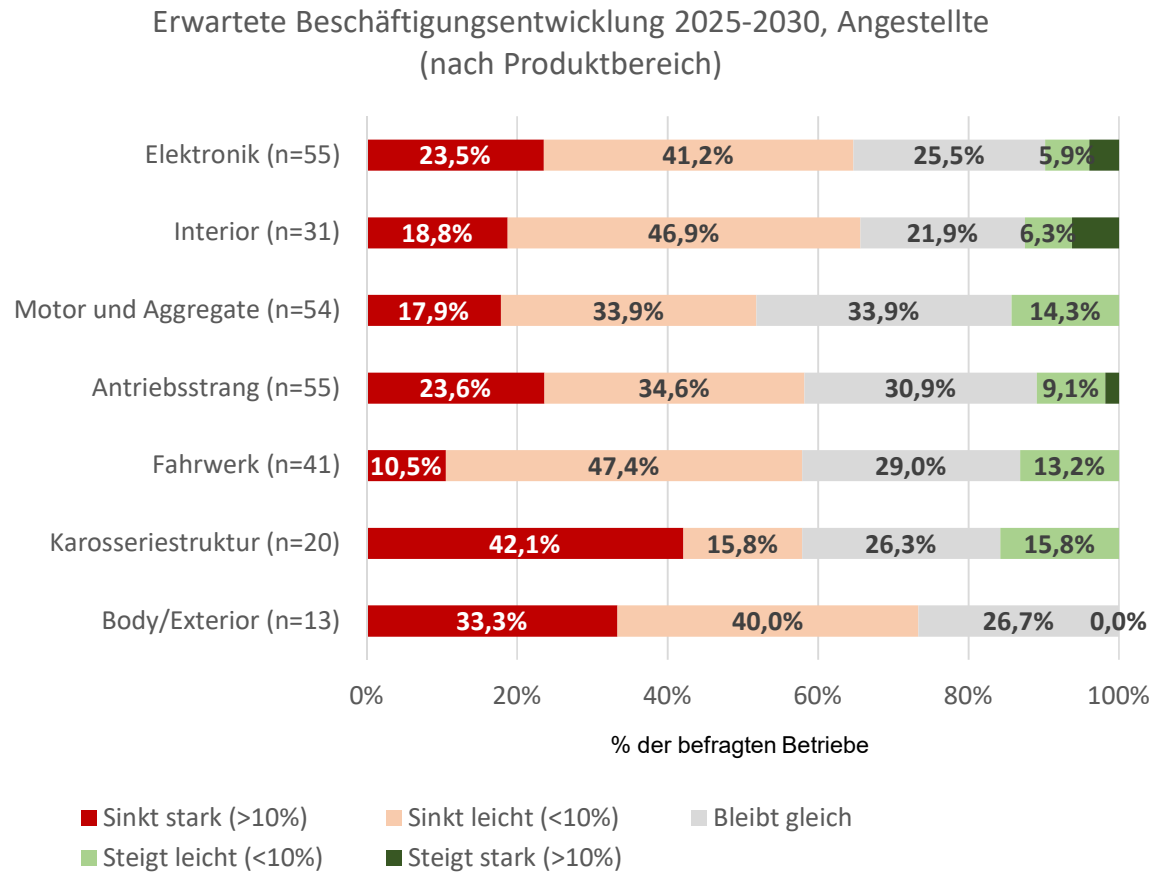
* Rücklaufquote 40%.

	2016	2024
Betrieb eines Konzerns mit Standorten in mehreren Ländern	88,0% (125)	84,4% (152)
Betrieb eines Unternehmens mit Standorten nur in Deutschland	12,0% (17)	15,6% (28)
Produkte (Mehrfachangaben möglich):		
Exterior	23,9%	9,8%
Karosseriestruktur	19,7%	9,8%
Fahrwerk	28,9%	24,0%
Antriebsstrang	26,8%	32,8%
Motor und Aggregate	48,6%	33,9%
Interior	22,5%	19,7%
Elektronik	30,3%	32,2%
Sonstige	9,1%	22,4%

Beschäftigungsentwicklung: Krise beginnt Angestelltenbereiche zu treffen



Beschäftigungsentwicklung: Krise trifft alle Produktbereiche

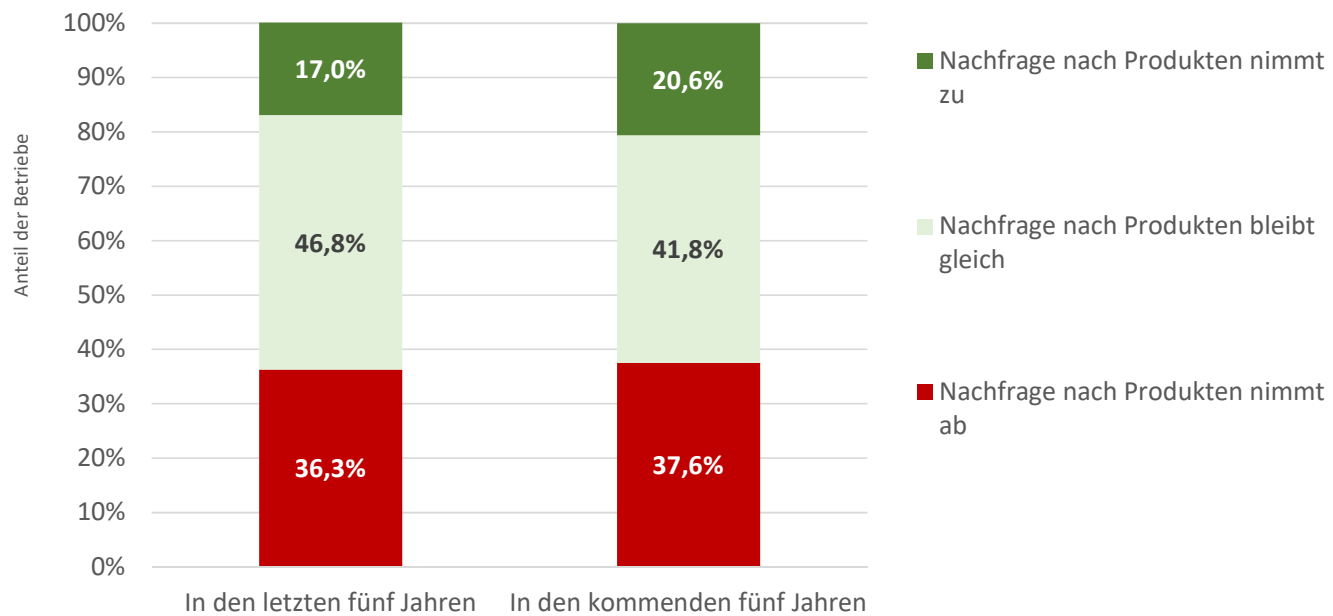


Auswirkungen der Elektromobilität: Mögliche Antworten

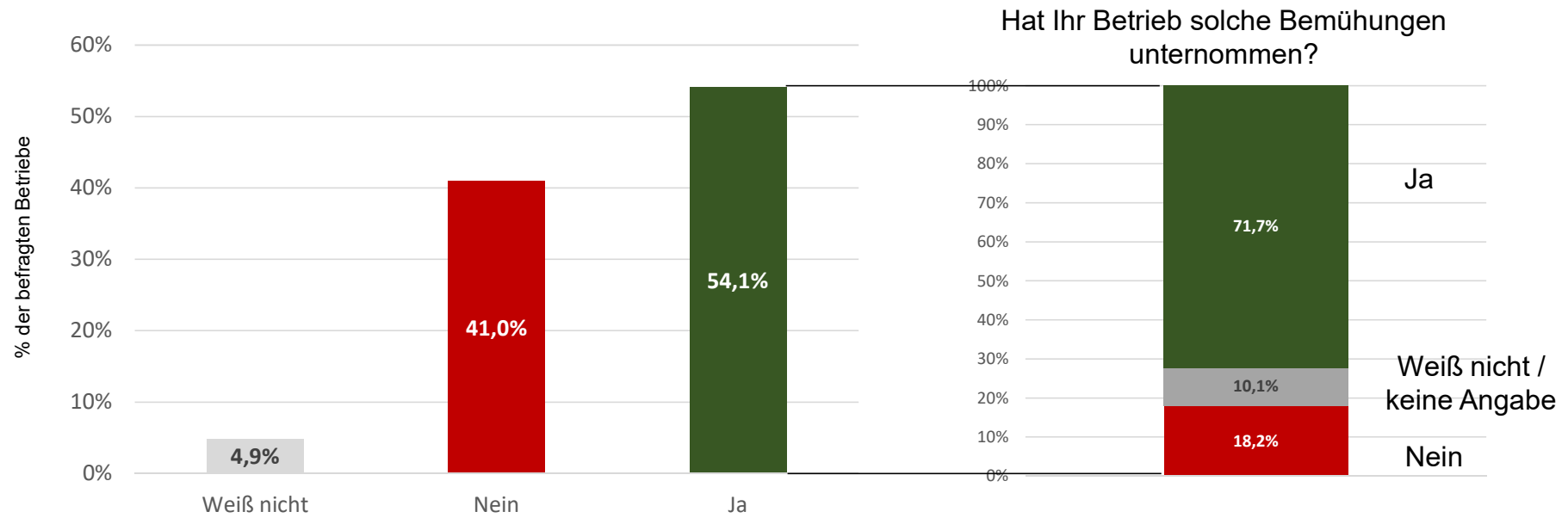
1. Anpassung der Produkte
2. Entwicklung neuer Produkte für die Elektromobilität
3. Produktdiversifizierung jenseits der Elektromobilität

Elektromobilität: Auswirkungen auf Produktnachfrage

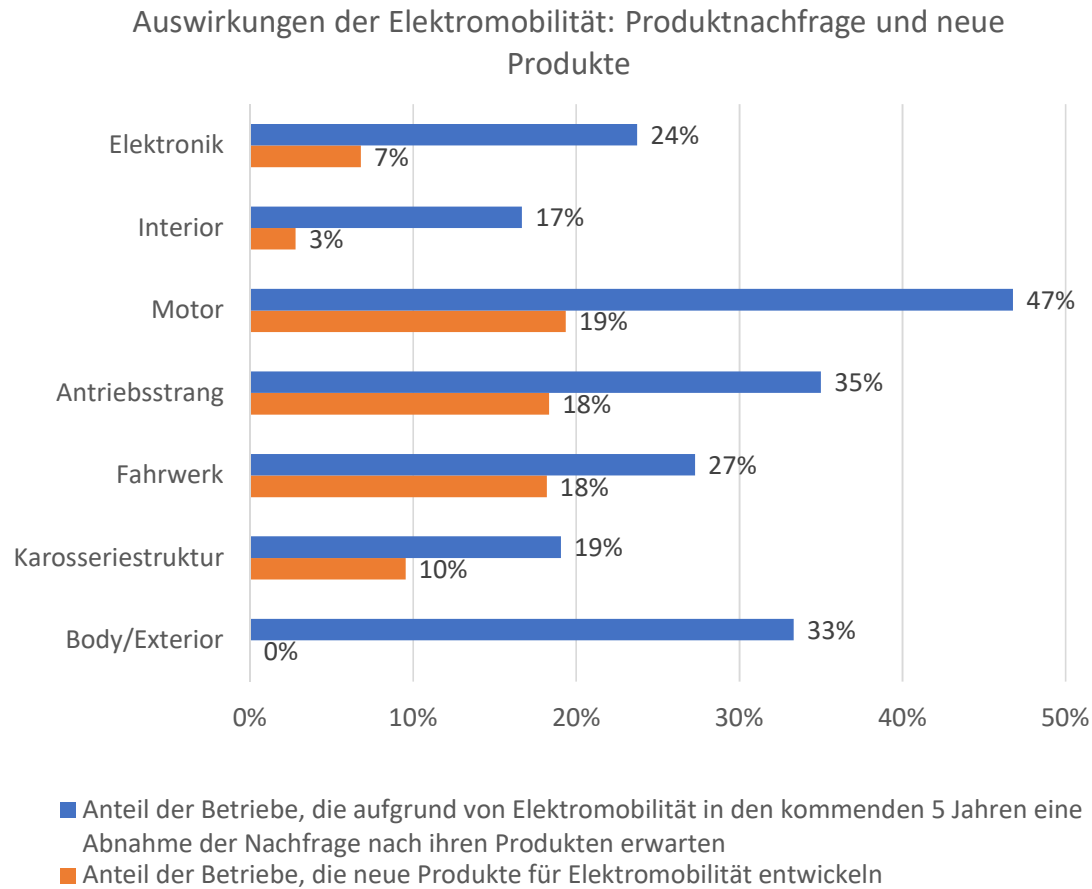
Auswirkungen der Elektromobilität auf die Nachfrage nach den Hauptprodukten der Betriebe
(in % der befragten Betriebe)



Ist es notwendig, aufgrund der Entwicklung zur Elektromobilität das Produkt anzupassen?

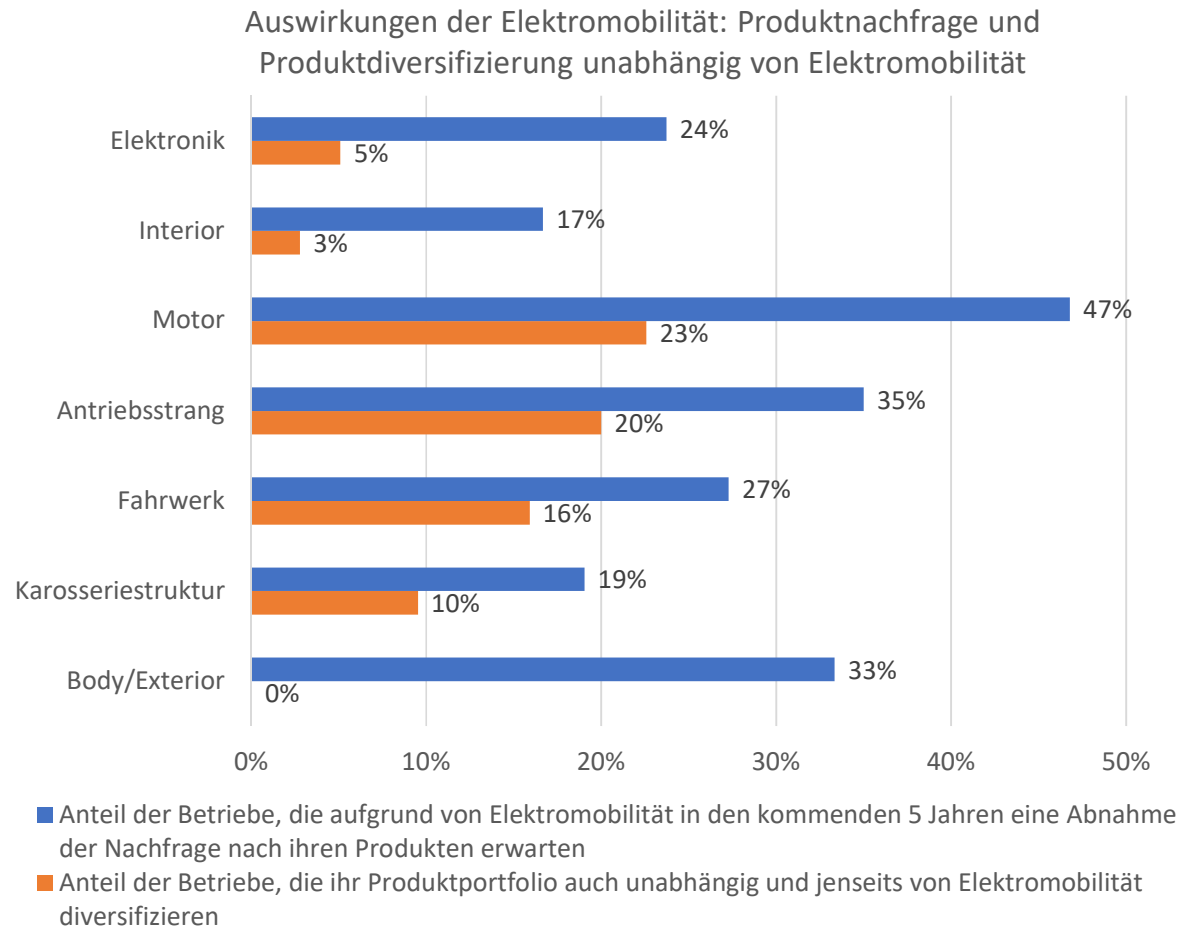


Neue Produkte für Elektromobilität nach Produktbereichen



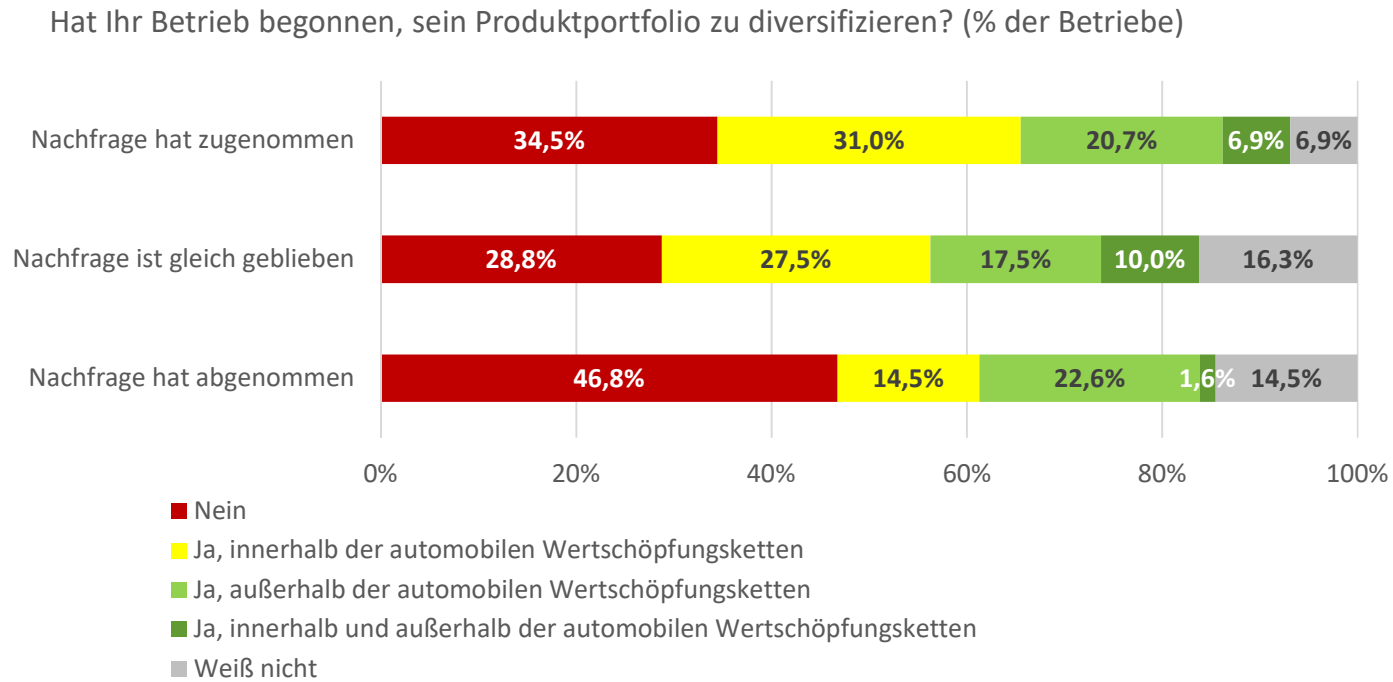
Ergänzend: Kleinere Betriebe deutlich weniger mit neuen Produkten für Elektromobilität als größere Betriebe.

Elektromobilität und Produktdiversifizierung



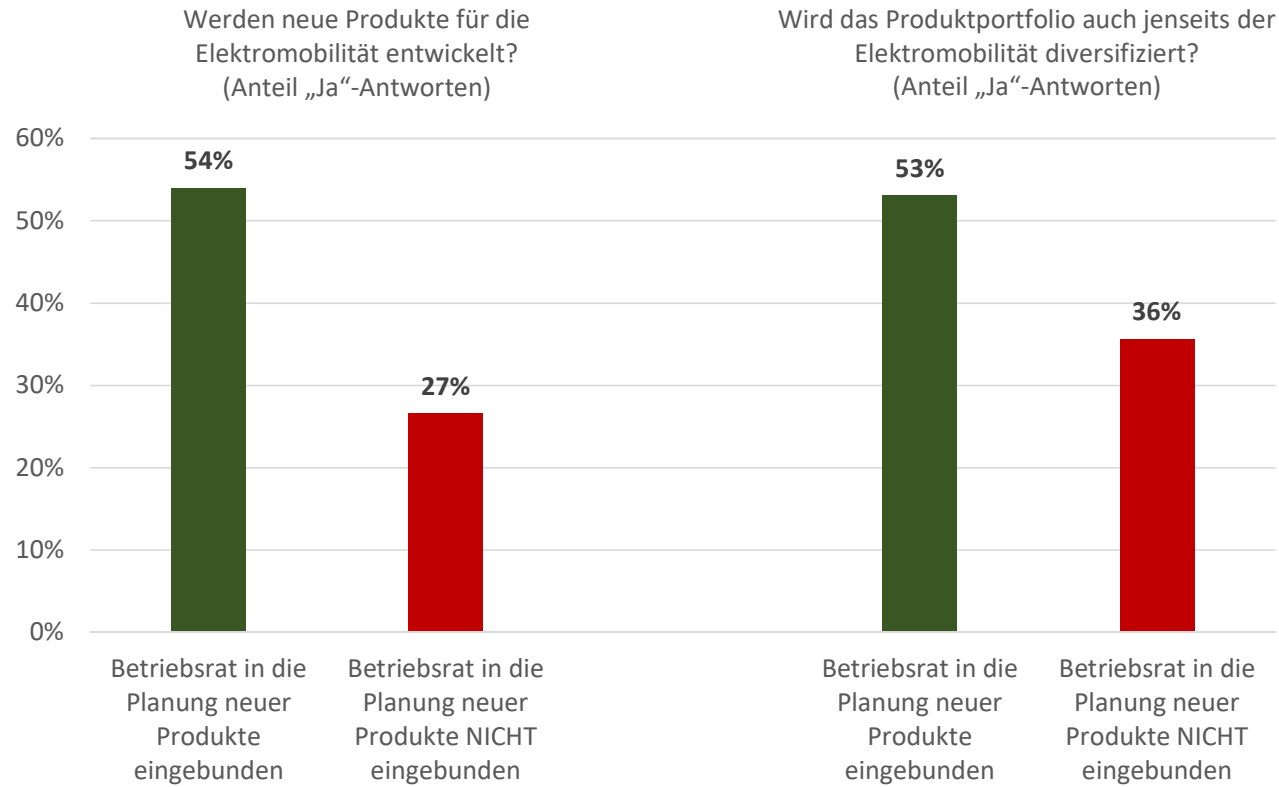
Diversifizierung der Produktpalette

Wie hat sich in den letzten 5 Jahren die Transition zur Elektromobilität auf die Nachfrage nach Ihrem Hauptprodukt ausgewirkt?



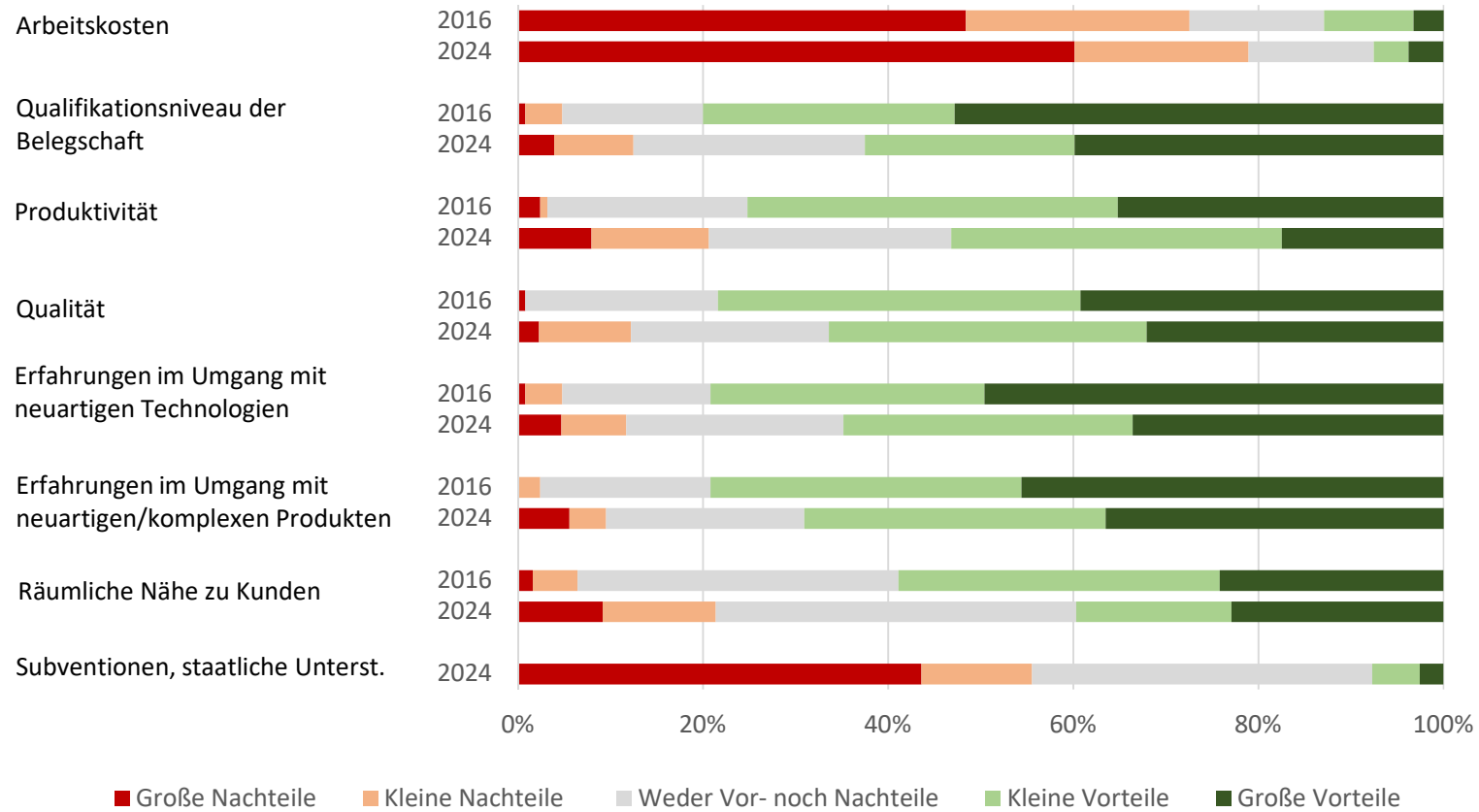
Rolle der Betriebsräte

Rolle von Betriebsräten bei der Innovation (nur Betriebe, bei denen Elektromobilität zu einer Reduktion der Nachfrage geführt hat)



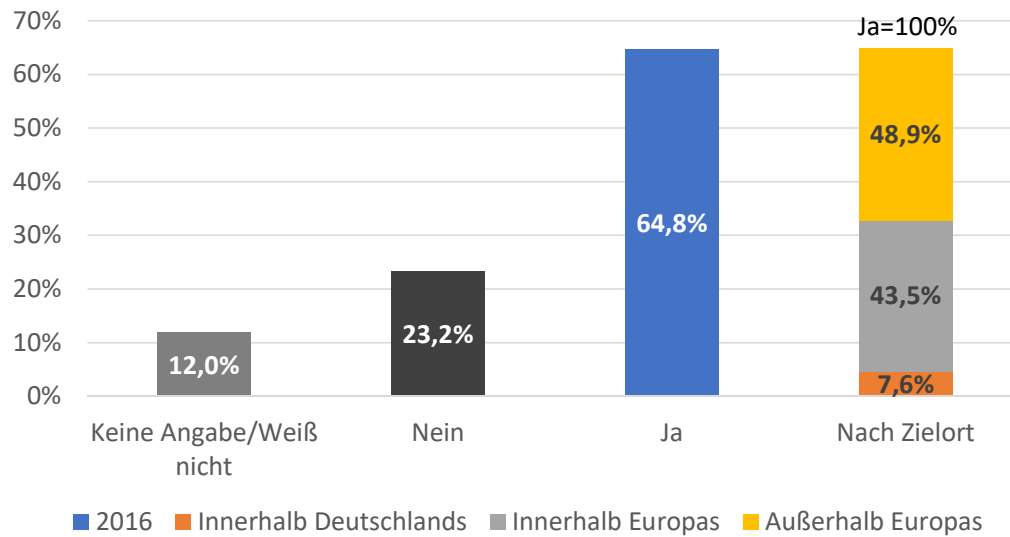
Standortwettbewerb

Vor- und Nachteile im Standortwettbewerb (Betriebe, die bei der Produktvergabe mit anderen konkurrieren)

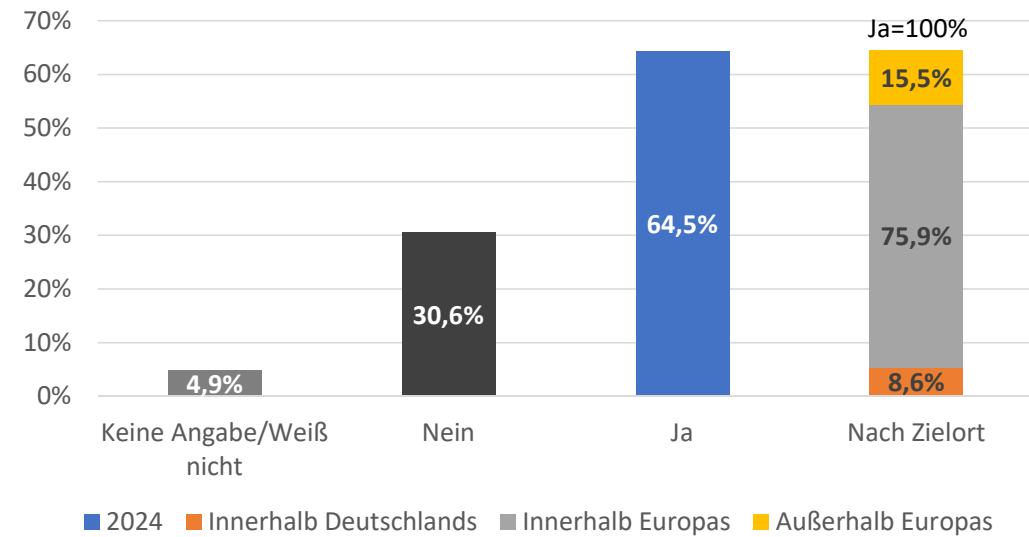


Häufigkeit von Verlagerungen

Anteil von Betrieben mit Verlagerungen in den letzten 5 Jahren, 2016

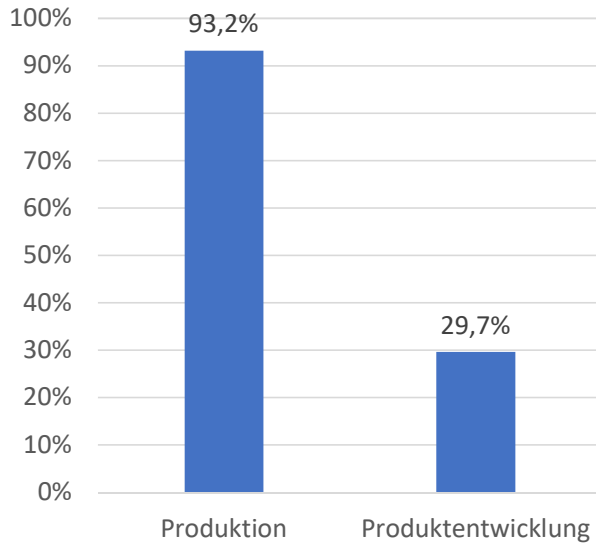


Anteil von Betrieben mit Verlagerungen in den letzten 5 Jahren, 2024

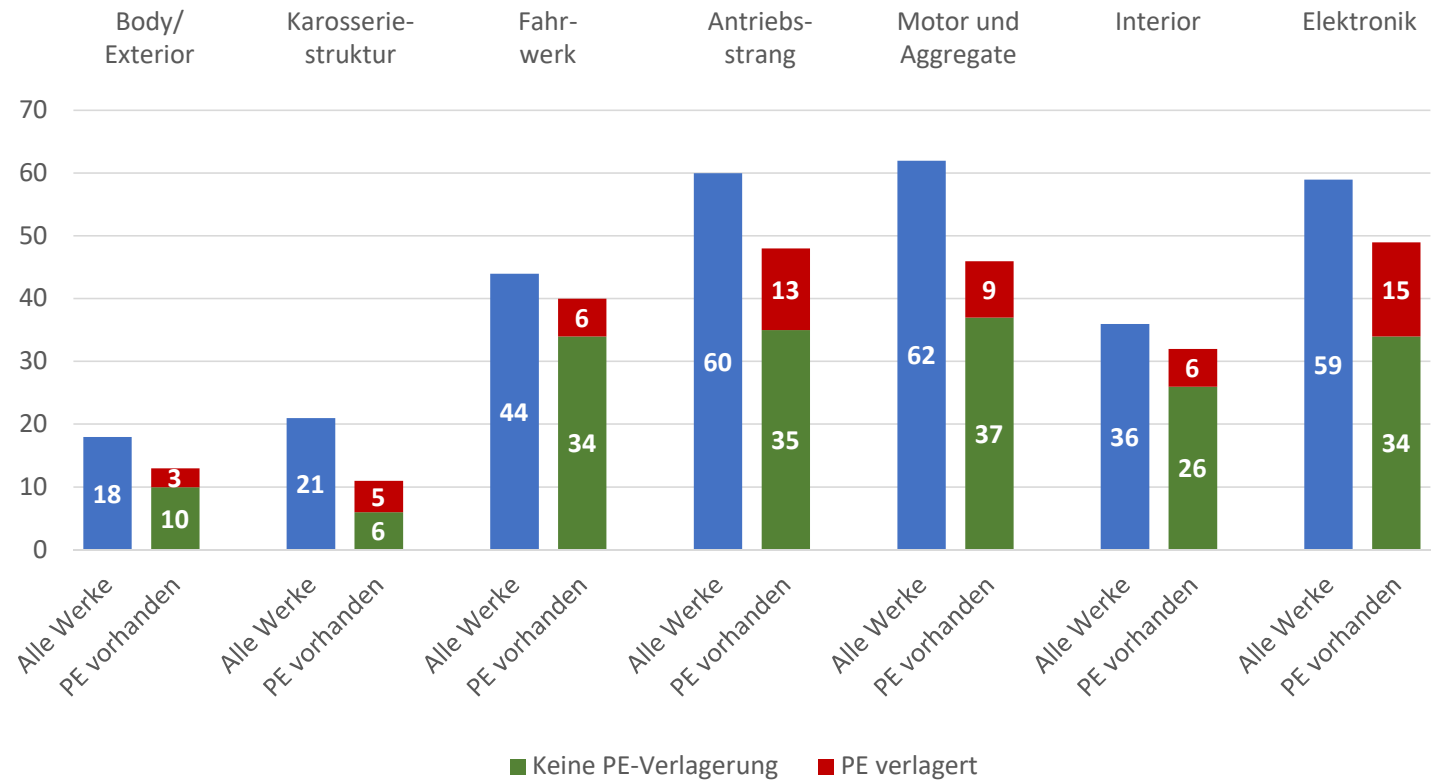


Was wurde verlagert?

Was wurde verlagert?, 2024
(Betriebe, in denen eine Verlagerung stattfand)

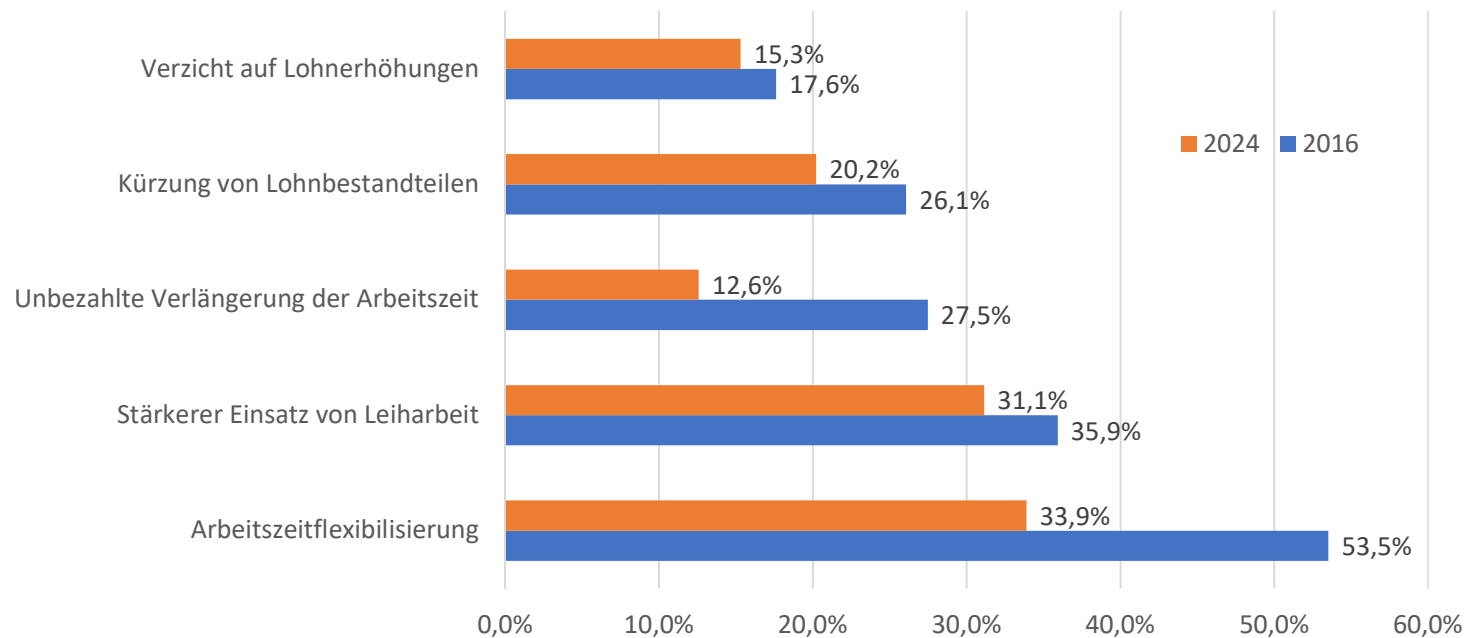


Betriebe mit Verlagerung von Produktentwicklungsaufgaben (PE) nach Produktbereich



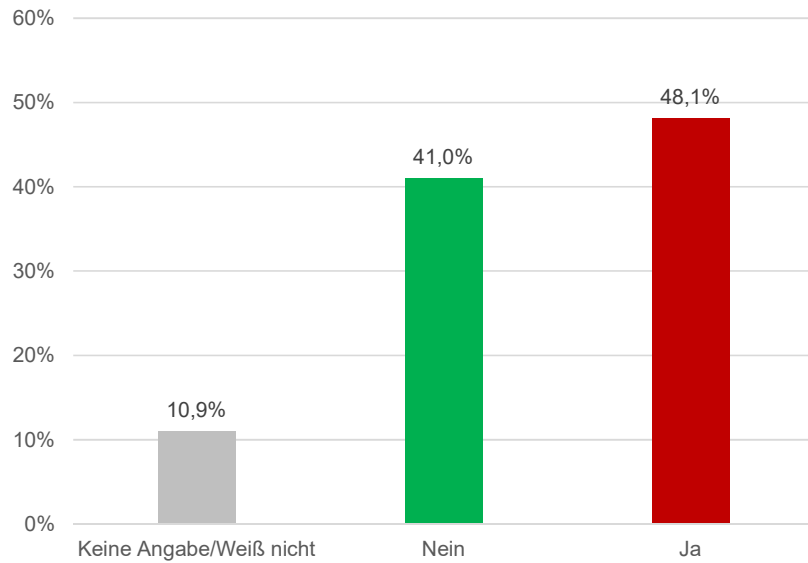
Concession Bargaining

Wurden in den letzten 5 Jahren an Ihrem Standort Zugeständnisse gemacht, um eine Verlagerung von Produktion (oder anderen Funktionen) zu verhindern bzw. um neue Produkte für den Betrieb zu gewinnen?

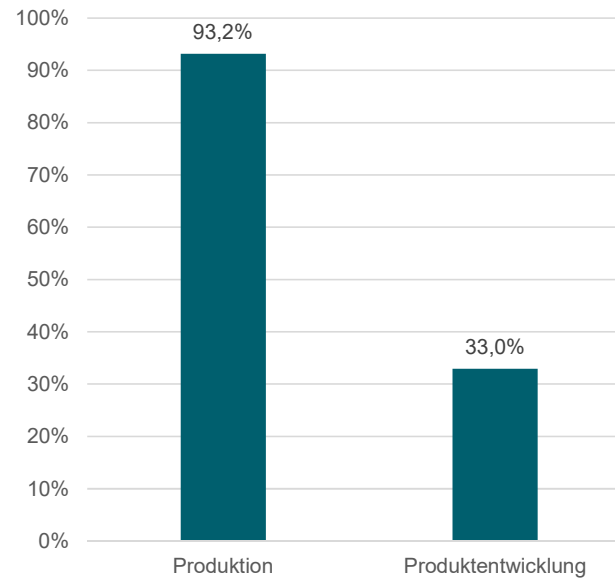


Verlagerungsdrohungen

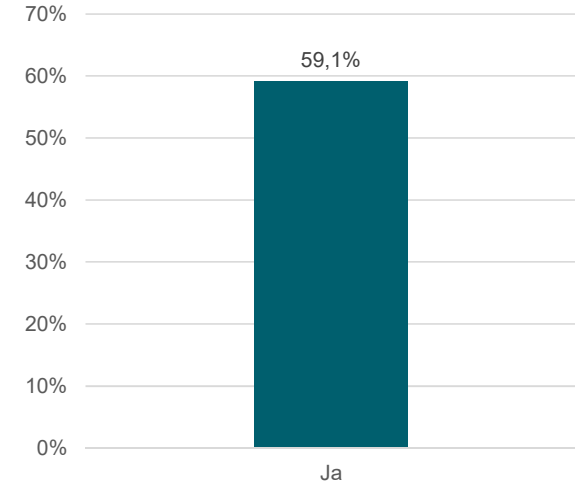
Wurde Verlagerung für die kommenden Jahre angekündigt?



Was soll verlagert werden?

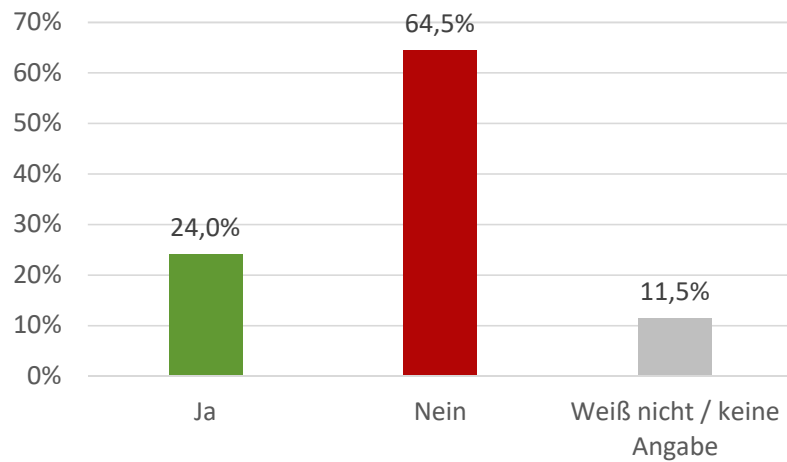


Betriebe, in denen Verlagerung angekündigt wurde: Befinden Sie sich in Verhandlungen, um sie abzuwenden? (Ja-Antworten)

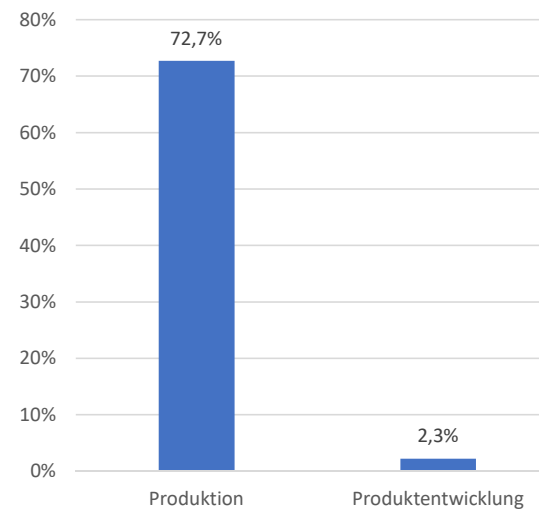


Rückverlagerungen

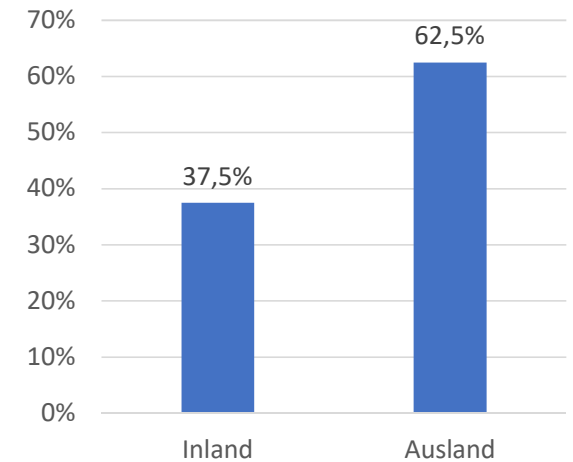
Haben in den letzten 5 Jahren Rückverlagerungen in Ihren Betrieb stattgefunden?



Was soll zurückverlagert werden?



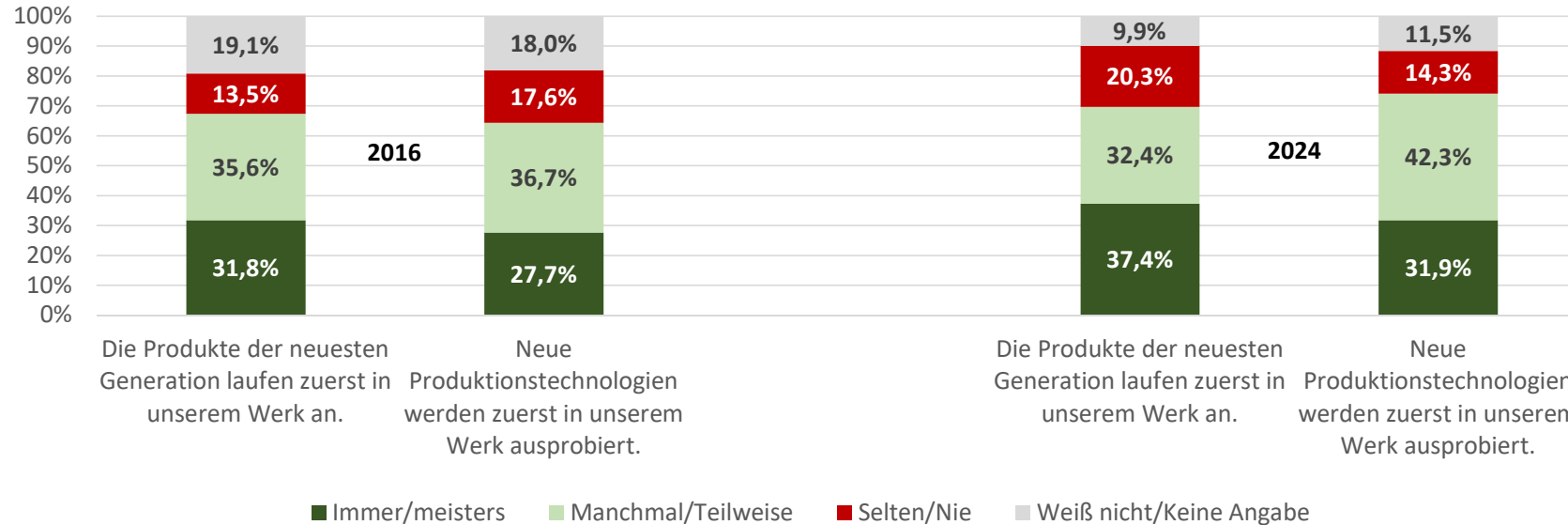
Woher kamen die Rückverlagerungen?



Die Zukunft des Leitwerkkonzepts

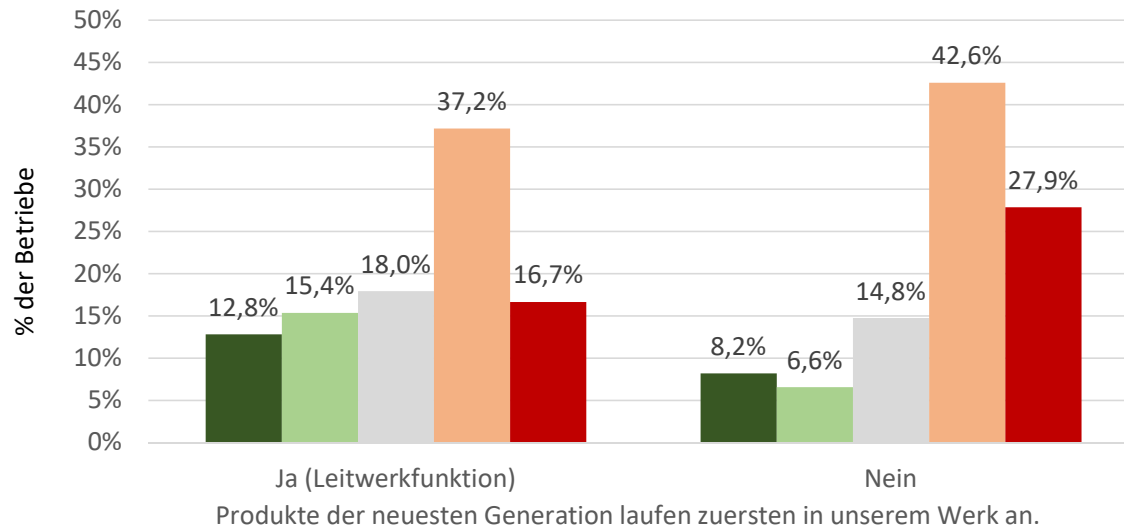
Leitwerke: Übernehmen die Industrialisierung/Anlaufprozesse neuer Produkte und die Einführung neuer Prozesstechnologien. Durch die Beherrschung schneller und effizienter Industrialisierungsprozesse sind Leitwerke kosteneffizient trotz der hohen Lohnkosten in Deutschland (Kostenfaktor Industrialisierung wird allerdings oft unterschätzt). Grundlage: Facharbeit, enge Kooperation Produktion und Entwicklung, enge Kooperation mit Zulieferern und Dienstleistern (z.B. Engineering).

Verbreitung von Leitwerkfunktionen bleibt weitgehend konstant
(Angaben in % der befragten Betriebe)



Leitwerke und Beschäftigung

Beschäftigung von Arbeitern sinkt in Leitwerken weniger als in Betrieben ohne Leitwerkfunktion



Beschäftigung ist:

- Stark gestiegen (>10%)
- Leicht gestiegen (<10%)
- Gleich geblieben
- Leicht gesunken (<10%)
- Stark gesunken (>10%)

Ergänzend: Betriebe mit Leitwerkfunktionen bemühen sich etwas häufiger um neue Produkte für Elektromobilität und um Produktdiversifizierung als Betriebe ohne Leitwerkfunktionen.

Grenzen der Leitwerkstrategie

- Leitwerkfunktionen finden sich vor allem in größeren Betrieben. Kritische Schwelle 250 Mitarbeiter (ab 250 etwa die Hälfte der Betriebe mit Leitwerkfunktionen, unter 250 Mitarbeiter nur etwa ein Fünftel). Für kleinere Betriebe diese Entwicklung nur sehr begrenzt machbar.
- Leitwerkfunktionen finden sich vor allem in den Produktbereichen Motor und Aggregate, Fahrwerk, Antriebsstrang, Elektronik. Diese Bereiche sind zugleich stark durch die Transition zur Elektromobilität unter Druck und erleben eine Verlagerungswelle. Zugleich sind Bemühungen um neue Produkte für Elektromobilität sowie Produktdiversifizierung in diesen Bereichen besonders stark ausgeprägt. Diese Bemühungen müssen unterstützt werden.
- Die zunehmende Verlagerung von Produktentwicklung könnte die Leitwerkstrategie untergraben. Dies drückt sich auch darin aus, dass die befragten Betriebsräte eine Abnahme der Vorteile der deutschen Standorte beim Umgang mit neuen Produkten und bei der Beherrschung neuer und komplexer Technologien wahrnehmen.

Schlussfolgerungen (1)

- Situation in der Branche geprägt von Nachfragekrise/Überkapazitäten, die alle Produktbereiche treffen. Beschäftigungsabbau geht damit in allen Produktbereichen vor sich und es wird erwartet, dass er in den kommenden Jahren auch hochqualifizierte Angestelltenbereiche betrifft.
- Der Beitrag der Transition zur Elektromobilität zur gegenwärtigen Krise ist ambivalent. Ca. ein Drittel der Zulieferbetriebe berichten abnehmende Nachfrage aufgrund der Transition, zugleich gibt es aber in einem großen Teil der Betriebe Bemühungen um Produktanpassung, neue Produkte, Produktdiversifizierung. Dies spricht für die weiter bestehende Innovationskraft.
- Die Krise verschärft den Kostendruck. Verlagerungsprozesse an Niedriglohnstandorte halten an und betreffen zunehmend auch Produktentwicklung. Dabei werden von den Betriebsräten die „klassischen“ Vorteile der deutschen Standorte (Qualität, Produktivität, Beherrschung neuer Produkte und Technologien) zwar weiterhin mehrheitlich gesehen, allerdings nimmt das Vertrauen in diese Vorteile merklich ab.

Schlussfolgerungen (2)

- Zentrale Ursachen der gegenwärtigen Krise können nur durch industriepolitische Maßnahmen gelöst werden. Es geht um eine Stabilisierung und Erhöhung der Nachfrage (insbesondere auch nach Elektrofahrzeugen). Gerade angesichts der von vielen Betrieben berichteten Bemühungen um neue Produkte im Bereich Elektromobilität sind solche industriepolitischen Maßnahmen wichtig, um die laufenden Investitionen nicht ins Leere laufen zu lassen. Mögliche Stellhebel sind bekannt: Ausbau der Ladeinfrastruktur, Unterstützung der Nachfrage (z.B. Kaufprämie mit sozialem Element (vgl. Frankreich)).
- Für größere Betriebe scheint Stärkung von Leitwerkfunktionen (Übernahme von Aufgaben bei Produktanläufen, bei der Einführung neuer Technologien) weiterhin ein erfolgversprechender Weg, auch wenn der Wettbewerb zu Niedriglohnstandorten schärfer wird.
- Besondere Probleme zeigen sich an kleineren Standorten (unter 250 Mitarbeiter). Hier finden sich deutlich seltener Leitwerkfunktionen, zugleich wird hier weniger in Anpassung und Entwicklung neuer Produkte für Elektromobilität sowie in Produktdiversifizierung investiert. Personalabbau an diesen Standorten kann eine kritische Schwelle erreichen, die zu kompletter Standortschließung führen.