

Autozulieferer | 26.08.2016 | Lesezeit 4 Min.

Im Auto steckt viel Mittelstand

Kaum ein Wirtschaftszweig hat seine Fertigungstiefe so konsequent heruntergeschraubt wie die deutsche Autoindustrie - und im Gegenzug die Kooperation mit den Vorleistungslieferanten ausgebaut. Das hat nicht nur die Autobauer im internationalen Wettbewerb stark gemacht, sondern auch die hiesige Zulieferindustrie: Sie ist ein wirtschaftliches Schwergewicht und bedeutender Arbeitgeber.

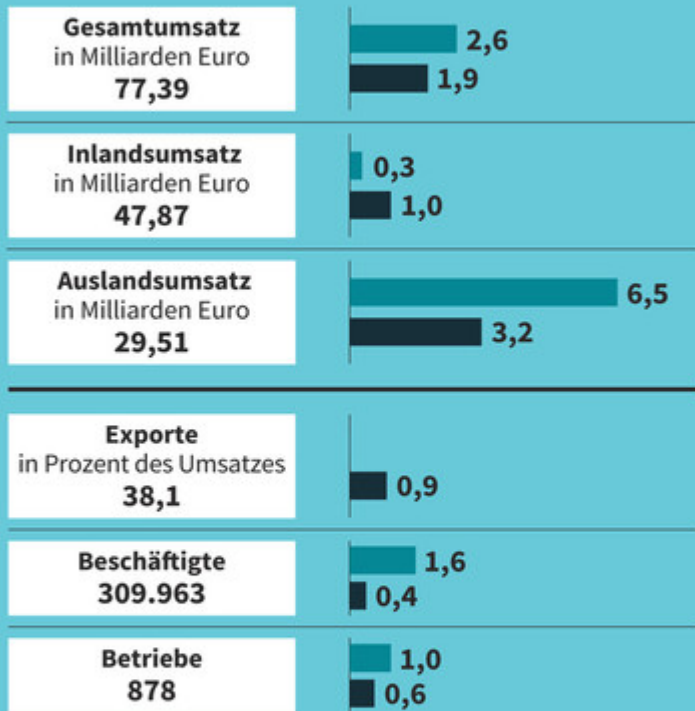
Zwei bis dato unbekannte Zulieferbetriebe haben den weltgrößten Automobilhersteller Volkswagen in den Produktionsstillstand getrieben - nicht vollständig, betroffen war aber unter anderem die Fertigung des Golfs im Stammwerk Wolfsburg. Dadurch ist eine Branche in den Fokus gerückt, die sonst meist im Schatten der ganz Großen - VW, Daimler und BMW - steht, nämlich die Automobilzulieferer. Diese werden jedoch zu Unrecht übersehen: Denn mit dem Hannoveraner Reifenhersteller Continental und dem in Gerlingen bei Stuttgart ansässigen Fahrzeugelektronik-Spezialisten Bosch kommen auch die beiden größten Zulieferfirmen der Welt aus Deutschland.

Die Automobilzulieferindustrie gab 2015 in 878 Betrieben rund 310.000 Menschen Arbeit.

Autozulieferindustrie in Deutschland

im Jahr 2015

- Veränderung gegenüber 2014 in Prozent
- Veränderung im ersten Halbjahr 2016 gegenüber Vorjahreszeitraum in Prozent



Umsatz je Beschäftigten in 1.000 Euro

im Jahr 2015

Autozulieferindustrie	249,7
Verarbeitendes Gewerbe insgesamt	313,7

Eigenständige und konzernneigene Zulieferbetriebe ab 20 Beschäftigten; Veränderung im ersten Halbjahr 2016: Betriebe ab 50 Beschäftigten; Exporte: Veränderung in Prozentpunkten, Vergleich zu 2014 nicht möglich

Ursprungsdaten: Statistisches Bundesamt
© 2016 IW Medien / iwd

 Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

Bis auf diese beiden und wenige andere Großunternehmen ist die Branche der Automobilzulieferer jedoch überwiegend mittelständisch strukturiert. Ein wirtschaftliches Schwergewicht ist sie trotzdem (Grafik):

In 878 Betrieben gab die Automobilzulieferindustrie 2015 rund 310.000 Menschen Arbeit - das entspricht etwa einem Drittel der Arbeitsplätze, die der größte Arbeitgeber in der deutschen Metall- und Elektro-Industrie bietet, der Maschinenbau (siehe [Branchenporträt Maschinenbau](#)).

Die Autozulieferer erwirtschafteten im vergangenen Jahr einen Umsatz von gut 77 Milliarden Euro. Gegenüber 2014 war das eine Steigerung um 2,6 Prozent. Mit einem Plus von 6,5 Prozent hat der Auslandsumsatz stärker zugelegt als der Inlandsumsatz

mit 0,3 Prozent. Das Geschäft zu Hause ist jedoch das wichtigere: Die Zulieferbranche ist stark auf die inländischen Abnehmer ausgerichtet, die Exportquote liegt bei vergleichsweise niedrigen 38 Prozent.

Das Jahr 2016 ist zwar etwas schlechter angelaufen als 2015, geht aber bis jetzt noch als gut durch – trotz des international schwierigen konjunkturellen Umfelds mit ungelöster Ukraine-Krise, Sanktionen gegen Russland, einer schwächelnden chinesischen Wirtschaft und den Brexit-Sorgen:

Die Zahl der Beschäftigten hat im ersten Halbjahr 2016 gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum noch einmal geringfügig um 0,4 Prozent zugenommen, der Umsatz wuchs immerhin um fast 2 Prozent.

Der wirtschaftliche Erfolg der deutschen Zulieferer hat mit einer aus Japan kommenden Entwicklung begonnen, die die Automobilproduktion inzwischen schon seit zwei Jahrzehnten umkrempelt: „Lean Production“, auf Deutsch „schlanke Produktion“, heißt das Zauberwort. Es bot den Teile-Produzenten eine Chance, die sie genutzt haben. Viele Zulieferer kooperieren heute eng mit den Herstellern, sind innovativ und global aufgestellt.

Sinkende Fertigungstiefe im Autobau

Und so hat die Lean Production den Fahrzeugbau verändert: Im Jahr 1980 entstand ein Auto im Schnitt noch zu 37 Prozent in den Werkhallen jenes Konzerns, dessen Logo auf seiner Kühlerhaube prangte. Bis 1990 war der Anteil der Eigenfertigung schon auf 32 Prozent gefallen. Der größte Sprung kam jedoch danach: Wohl auch aufgrund des Kostenschubs nach der Wiedervereinigung schraubten die Autobauer ihre Fertigungstiefe bis zum Jahr 2000 auf ein Viertel zurück.

Heute entfällt nur noch ein knappes Fünftel des Produktionswerts eines Pkws auf den Hersteller selbst – die übrigen 80 Prozent stammen von Lieferanten. Der Volkswagen-Konzern beispielsweise hat 2015 für rund 150 Milliarden Euro Fahrzeugteile und Material eingekauft.

Untrennbar mit dem Prinzip der Lean Production verbunden ist die Just-in-time-Logistik: Rohstoffe und Komponenten werden erst kurz vor ihrer Verwendung angeliefert, denn große Lagerbestände würden die Vorteile des Outsourcings an die jeweiligen Spezialisten für Elektronik, Airbags oder Sitzbezüge wieder zunichtemachen. Die Autoindustrie hat dieses Konzept als Just-in-Sequence-Produktion noch verfeinert. Alle Teile kommen vorsortiert in genau der Reihenfolge, in der sie

weiterverarbeitet werden.

Diese Art der Produktion ist kostenoptimiert – aber sie kann auch fragil sein: Führen lokale Ereignisse, wie das Erdbeben und der Tsunami vor fünf Jahren in Japan, zu einer Unterbrechung der Lieferkette, stehen die Bänder mitunter sogar am anderen Ende der Welt still – und das nicht nur in den Endmontagewerken, sondern auch bei anderen Zulieferern. Diese haben nämlich ebenfalls keine großen Lager und müssen deshalb die Produktion stoppen, wenn sie ihre Teile nicht mehr loswerden. Doch die feinabgestimmte Logistik funktioniert auch in die umgekehrte Richtung: Die Fertigung ist sehr flexibel, deshalb können Produktionsausfälle genauso schnell, wie sie eingetreten sind, auch wieder ausgebügelt werden.

Der Trend zum Zukauf macht übrigens auch vor den Zulieferunternehmen selbst nicht halt. Noch produzieren diese klassisch mittelständisch zwar viel in eigenen Werken. Deshalb liegt ihre Umsatzproduktivität mit 250.000 Euro je Mitarbeiter deutlich unter jener der Autoindustrie, in der jeder Beschäftigte knapp 319.000 Euro erwirtschaftet. Aber gerade die Hersteller von Komponenten, also komplexeren vormontierten Einheiten, lagern immer mehr aus und arbeiten verstärkt mit kleinen Zulieferbetrieben als Unterauftragnehmern.

Kernaussagen in Kürze:

- Deutschland ist nicht nur ein Land der Autobauer, auch die beiden weltgrößten Autozulieferer sind deutsche Firmen.
- Die Autozulieferindustrie ist mit einem Umsatz von 77 Milliarden Euro und 310.000 Beschäftigten ein wirtschaftliches Schwergewicht.
- Der Erfolg der spezialisierten Lieferanten basiert auf dem Trend zur Reduktion der Fertigungstiefe und zur kostensparenden Just-in-Sequence-Lieferung.