

## Automobilzulieferer

## Heimliche Champions

**Weltkonzerne und mittelständische Familienbetriebe formen in Deutschland eine innovationsstarke Zulieferindustrie. Sie ist das technologische Rückgrat der Autobauer. Allerdings wandeln sich die technischen Ansprüche – und damit steht die Branche vor großen Herausforderungen.**

Im Moment genießen die Automobilzulieferer ungewohnte Aufmerksamkeit: Bereits seit einigen Wochen versucht sich das Familienunternehmen Schaeffler aus Herzogenaurach an einer Übernahme der börsennotierten Hannoveraner Continental AG. Gelingt der Coup, würde sich die Nummer 22 der Welt immerhin die Nummer vier einverleiben. Doch nicht nur die David-gegen-Goliath-Konstellation – mit einem vergleichsweise potenten David – ist an diesem Fall interessant, sondern er ruft auch ins Bewusstsein, wie wichtig die deutschen Automobilzulieferer für die hiesige Wirtschaft sind.

Die Branche war in den vergangenen Jahren einer der Wachstums- und Beschäftigungsgaranten schlechthin. Die Zahl der Arbeitsplätze wuchs seit 1992 gegen den gesamtwirtschaftlichen Trend um 25 Prozent. Die Erlöse haben sich im selben Zeitraum sogar verdreifacht (Grafik):

**Im Jahr 2007 erwirtschafteten hierzulande 318.000 Beschäftigte in rund 670 Betrieben der Automobilzuliefer-**

**industrie einen Umsatz von über 70 Milliarden Euro – das waren noch einmal 7 Prozent mehr als im Jahr zuvor.**

Der Wirtschaftszweig ist zwar im Wesentlichen mittelständisch geprägt, in Deutschland sind aber auch einige Weltkonzerne ansässig. So war die Robert Bosch GmbH aus Gerlingen, unter anderem Hersteller von Kraftstoffeinspritzsystemen, im Jahr 2007 das global umsatzstärkste Zulieferunternehmen. Reifen- und Bremsenfabrikant Continental folgte in der Umsatzrangliste des Fachblatts Automobilwoche drei Plätze dahinter, und Getriebespezialist ZF Friedrichshafen belegte den zehnten Platz. Unter den 100 weltgrößten Automobilzulieferern finden sich weitere 20 deutsche Unternehmen.

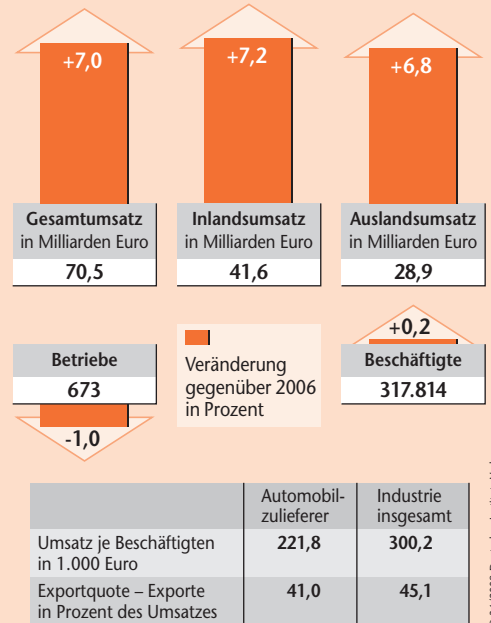
Trotz der starken heimischen Abnehmerschaft machen die deutschen Zulieferer immerhin zwei Fünftel ihres Geschäfts im Ausland. Viele sind führend in Spezialtechnologien. Ihnen ist ein Großteil der Fahrzeuginnovationen zuzuschreiben, und ihr Anteil an der automobilen Wertschöpfungskette liegt mittlerweile bei fast vier Fünfteln.

Um in Zukunft weiterhin mit solch beeindruckenden Zahlen zu glänzen, müssen die heimlichen Champions allerdings einige Herausforderungen meistern:

**Preis- und Kostendruck.** Wie alle Industriebetriebe leiden auch die Automobilzulieferer unter steigenden Rohstoffkosten. Seit Dezember 2007 ist Warmbreitbandstahl um 58 Prozent teurer geworden, Strom um 30 Prozent, und die Preise für Aluminium und Kupfer stiegen um 22 Prozent. Zugleich verlangen die Autohersteller günstigere Konditionen. Sie arbeiten zunehmend mit Systemlieferanten zusammen, die ganze Module für

Automobilzulieferer:  
Weltweit gute Geschäfte

im Jahr 2007



jeweils für Betriebe mit mehr als 50 Beschäftigten  
 Ursprungsdaten: Statistisches Bundesamt

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 34/2008 Deutscher Instituts-Verlag

Für Adressaufkleber