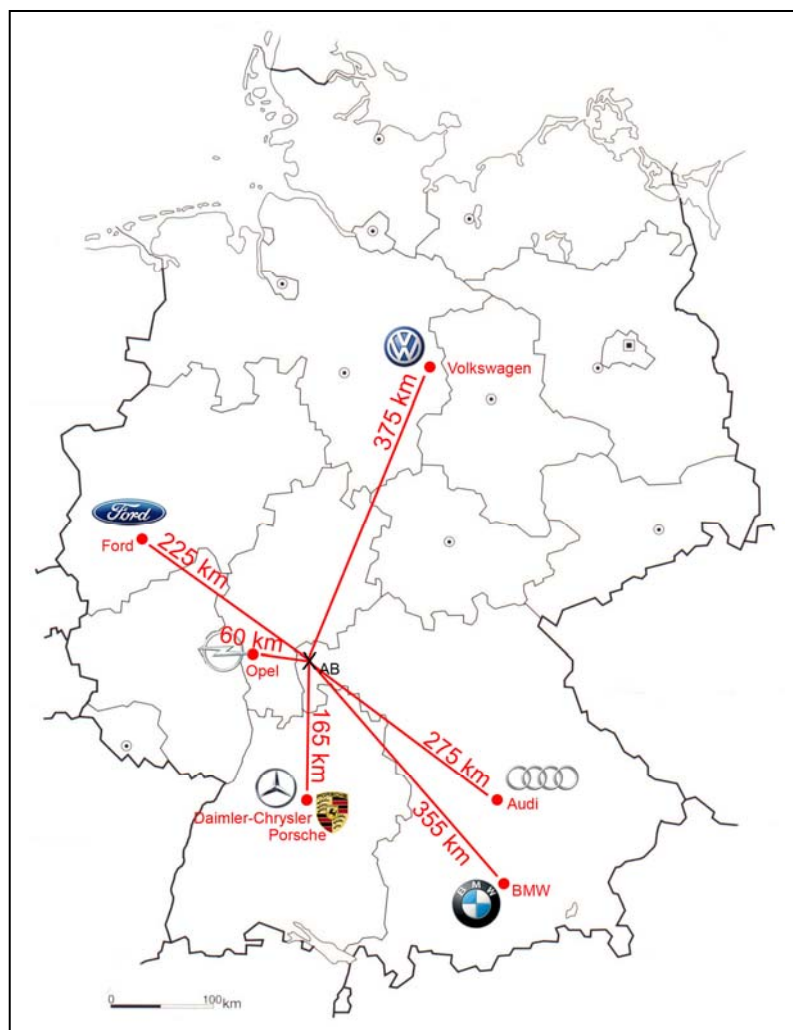


Automotive-Region Bayerischer Untermain

Strukturen, Trends und Alleinstellungsmerkmale



Aschaffenburg, im April 2006

Inhalt

1. Zusammenfassung
2. Das Automotive-Netzwerk am Bayerischen Untermain
3. Die wirtschaftliche Situation
4. Entwicklungstrends
5. Alleinstellungsmerkmale
6. Was spricht für den Bayerischen Untermain als Automotive-Standort?

Zur Methode

Die Ergebnisse dieser Studie beruhen auf 10 Interviews, die mit wichtigen Unternehmen der Fahrzeug-Zulieferindustrie sowie Dienstleistern geführt wurden, sowie auf einer schriftlichen Befragung mit einem Kurz-Fragebogen, an der sich 42 weitere Unternehmen beteiligt haben.

Herausgeber: Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg in Verbindung mit der INITIATIVE BAYERISCHER UNTERMAIN und dem Kooperationsverbund Fahrzeugsicherheit
Kerschensteinerstraße 9, 63741 Aschaffenburg

Bearbeiter: Dipl.-Vw. Reinhard Engelmann

Interviews: Dipl.-Vw. Reinhard Engelmann und Dipl.-Geogr. Lars Wöhler (Stadt Aschaffenburg)

Karten: Dipl.-Geogr. Markus Greber und Heike Dang

Gestaltung: Marie-Louise Heck

Aschaffenburg, 25. April 2006

1. Zusammenfassung

Am Bayerischen Untermain arbeiten über 10.000 Menschen für den Automarkt. Das Automotive-Netzwerk liegt damit auf Platz 2 hinter dem Netzwerk „Automation, Mechatronik, Messen-Steuern-Regeln“ mit etwa 18.000 Beschäftigten, Der Automarkt ist also für den Wohlstand und die Beschäftigung am Bayerischen Untermain von außerordentlich großer Bedeutung – und zwar weit über die in der Statistik bei „Fahrzeugbau“ registrierten Hersteller von Zubehörteilen hinaus.

Die Situation der Kfz-Zulieferindustrie ist durch einen anhaltenden Kostendruck geprägt. Sie reagiert darauf einerseits mit einem Kostensenkungsprogramm, andererseits aber mit neuen Anstrengungen, mit neuen Ideen die Produkte wettbewerbsfähiger zu gestalten. Ein erfolgreicher Konsolidierungskurs hat dazu geführt, dass die Unternehmen wieder rentabel sind. Die Unternehmen verstärken ihre Entwicklungstätigkeit, so dass in diesem Bereich neue Beschäftigung generiert wurde. Per Saldo hat sich die Beschäftigung aber verringert. Diese Tendenzen werden sich nach Einschätzung der Unternehmen auch weiter fortsetzen. Neue Impulse versprechen sich die Fahrzeugsicherheits-Experten von den neuen Entwicklungen, die aktive und passive Sicherheit kombinieren werden.

Die Kunden schätzen an deutschen Autos vor allem die Technologie, aber auch Qualität und Service. Die deutschen Autobauer entwickeln die Sicherheitseinrichtungen immer weiter und stellen dem Fahrer immer ausgefeiltere Assistenzsysteme zur Verfügung. Von der EU kommt die Vorgabe, dass bis zum Jahr 2010 die Zahl der Unfalltoten halbiert werden muss. Autos sollen noch sicherer werden.

Die Region entwickelte sich im Verlauf der letzten Jahrzehnte zu einem Kompetenzzentrum für Fahrzeugsicherheit, das sich bundes-, europa- und weltweit mit den Besten messen kann. Mit dem Kooperationsverbund Fahrzeugsicherheit hat sich ein Kompetenznetz gebildet, das gemeinsam Innovationen voranbringen will. Mit den Ergebnissen dieser Arbeit kann sich der Bayerische Untermain als Region der Fahrzeugsicherheit international positionieren. Dank der als Marke entwickelten Veranstaltungen „SafetyUpdate“ und „SafetyExpo“ und den gemeinsamen Anstrengungen der Partner unter Führung der ZENTEC GmbH kann dieses Vorhaben bereits als gelungen angesehen werden.

Der Bayerische Untermain ist also für den Wettbewerb mit anderen Standorten in Deutschland, in Europa und darüber hinaus durchaus gut gerüstet. Die Akteure in den Unternehmen und bei der INITIATIVE BAYERISCHER UNTERMAIN stellen sich dem Wettbewerb und sind zuversichtlich, dass der Automotive-Sektor in der Region auch zukünftig wesentlich zu Wachstum und zur Beschäftigung beitragen wird.

Facts zur Automotive-Region Bayerischer Untermain

- 10.000 Beschäftigte in 53 Unternehmen,
- davon 5.000 in 6 Unternehmen der Kfz-Teile-Industrie
- Tradition seit über 100 Jahren
- fast vollständige Wertschöpfungsketten
- Wissenschaft vor Ort
- Kooperationskoordinator ZENTEC
- erste erfolgreiche Projekte

Alleinstellungsmerkmale

- Mitten in Deutschland: von hier aus können fast alle OEM in kurzer Zeit erreicht werden
- Kompetenz in Fahrzeugsicherheit
- „Neutraler Boden“: Kein OEM ist hier ansässig
- Region der Kooperation

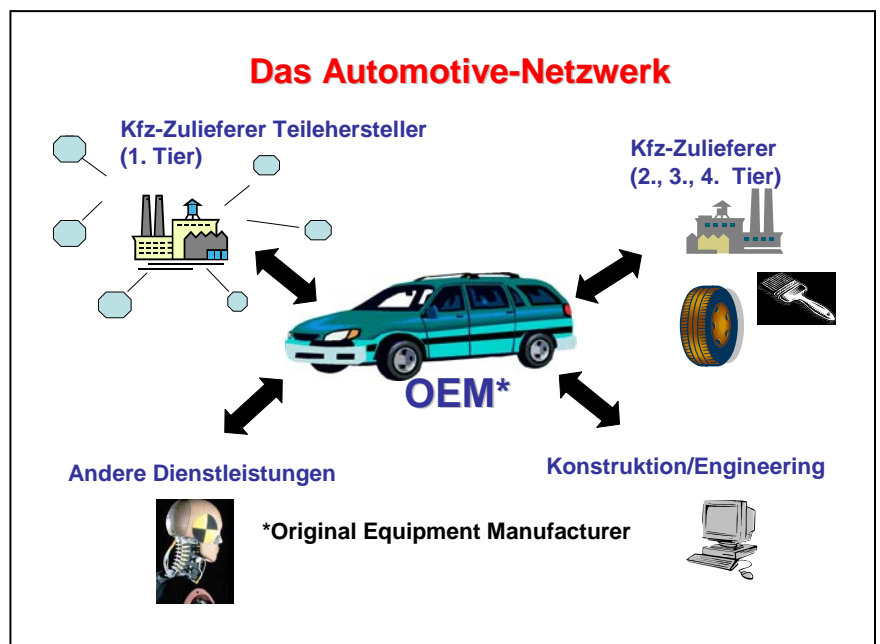
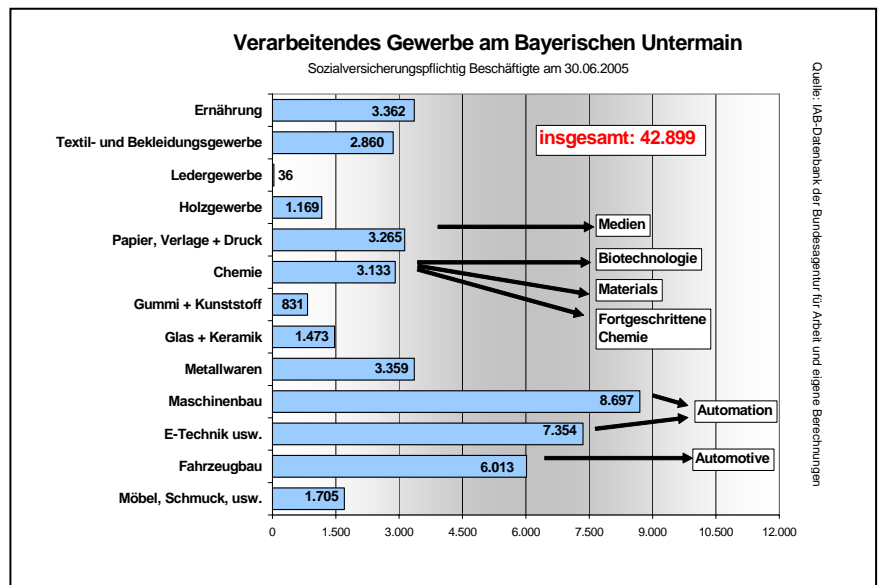
2. Das Automotive-Netzwerk am Bayerischen Untermain

Der Bayerische Untermain ist im Verlauf der letzten Jahrzehnte zu einer Automotive-Region geworden, obwohl hier kein „OEM“ (=Original Equipment Manufacturer) ansässig ist. Das Bild prägen vielmehr die Kfz-Zulieferindustrie und zunehmend auch Dienstleister für die OEM und die Kfz-Zulieferer. In der Statistik sind unter „Fahrzeugbau“ lediglich die Kfz-Teile-Hersteller registriert. Die übrigen Beteiligten am Automotive-Netzwerk am Bayerischen Untermain, also Produzenten, die beispielsweise Lacke, Chemiefasern, Maschinen und Anlagen für die Kfz-Herstellung liefern, oder Dienstleister, die für OEM oder Kfz-Zulieferer arbeiten, ordnet die Statistik anderen Industriezweigen bzw. Dienstleistungsbranchen zu. Im Rahmen einer Befragung der IHK Ende 2005/Anfang 2006 haben sich insgesamt 52 Unternehmen dem Automotive-Netzwerk zugeordnet. Auf die sechs Kfz-Teile-Hersteller entfielen dabei etwa 5.000 Beschäftigte, auf die 20 Dienstleister etwa 1.000 und auf die übrigen Zulieferer etwa 4.000.

Nach der Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (siehe nebenstehende Graphik) ist der „Fahrzeugbau“ die drittgrößte Industriebranche nach dem Maschinenbau und der „Herstellung von Büro-maschinen, DV-Anlagen, Elektrotechnik und Fein-mechanik“.

Bei der Betrachtung nach Netzwerken liegt das Automotive-Netzwerk mit etwa 10.000 Beschäftigten auf Platz 2 hinter dem Netzwerk „Automation, Mechatronik, Messen-Steuern-Regeln“ mit etwa 16.000 Beschäftigten, wobei die vorliegende Studie sehr deutlich nachweist, dass viele Unternehmen der Automationsbranche in hohem Maße für den Automotive-Markt arbeiten, also eigentlich beiden Netzwerken angehören.

Fazit: Der Automarkt ist für den Wohlstand und die Beschäftigung am Bayerischem Untermain von außerordentlich großer Bedeutung – und zwar weit über die bei „Fahrzeugbau“ registrierten Hersteller von Zubehörteilen hinaus.



Standortprofil Automotive-Region Bayerischer Untermain

| Das AutomotiveNetz Bayerischen Untermain Ergebnisse der Automotive-Umfrage der IHK | | | | | | | | | | |
|---|---------------|-------|---|----------------|-----|---|-------------------------|-------------|-------|-----|
| Fahrzeugbau (Kfz-Teile-Hersteller) | | | Engineering-/Testing- und Konstruktions-Dienstleister | | | Andere Kfz-Zulieferer | | | | |
| Magna Donnelly GmbH | Dorfprozelten | 594 | ACTS Advanced Car Technology Systems GmbH | Sailauf | 280 | ADAPT Elektronik GmbH | Großheubach | | 100 | |
| Mahle GmbH | Alzenau | 540 | APA GmbH | Alzenau | 16 | Boll Handhabungssysteme GmbH | Kleinwallstadt | | 23 | |
| Otto Sauer Achsenfabrik GmbH | Keilberg | 792 | EASI Engineering GmbH | Alzenau | 15 | Cordenka GmbH | Obernburg | | 700 | |
| TAKATA PETRI AG | Aschaffenburg | 1.700 | Intier Automotive Seating Systemes GmbH | Sailauf | 86 | Diolen Industrial Fibers GmbH | Obernburg | | 450 | |
| TRW Automotive Safety Systems GmbH | Aschaffenburg | 817 | Konstruktionsbüro H.-J. Lührmann | Großheubach | 18 | GERWAH GmbH | Großwallstadt | | 12 | |
| Wagon Automotive GmbH | Waldaschaff | 850 | Siemens Restraint Systems GmbH | Alzenau | 120 | HAUCK Präzisionsmaschinen GmbH | Mainaschaff | | 22 | |
| | | | Weber Konstruktion Maschinenbau GmbH | Aschaffenburg | 100 | Hemmelrath Lackfabrik GmbH | Klingenberg | | 220 | |
| | | | Sonstige Dienstleister | | | | Heraeus Noblelight GmbH | Kleinstheim | | 626 |
| | | | ConCert Servicezentrum Bayerischer Untermain GmbH | Großwallstadt | 45 | Wilhelm Hörig GmbH | Aschaffenburg | | 30 | |
| | | | FKW Fertigungsmaschinenbau Klingenstein Wiesen | Wiesen | 17 | IKOS GmbH | Stockstadt | | 10 | |
| | | | KONRAD Schließtechnik GmbH | Miltenberg | 40 | imeco AM GmbH & Co. KG | Hösbach | | 21 | |
| | | | Mainsite GmbH & Co. KG | Erlenbach | 500 | Kalb & Baumann GmbH & Co. KG | Aschaffenburg | | 40 | |
| | | | MUGRA Lehrentechnologie Münz GmbH | Mainaschaff | 7 | Textilveredelung Edgar Kunz GmbH & Co. KG | Aschaffenburg | | 63 | |
| | | | Origo Konstruktion & Grafik GmbH | Haibach | 3 | L. E. T. Liposcak Engineering und Technologie GmbH | Niedernberg | | 13 | |
| | | | PSI Aktiengesellschaft | Aschaffenburg | 4 | Membrana GmbH | Obernburg | | 21 | |
| | | | Hartmut Putzig Ingenieurbüro - Elektronik | Obernburg | 7 | OELZE Präzisions-Messzeugfabrik GmbH | Aschaffenburg | | 20 | |
| | | | Herbert Reinmuth GmbH | Bürgstadt | 35 | Oswald Elektromotoren GmbH | Miltenberg | | 105 | |
| | | | Horst Stenger | Kleinwallstadt | 2 | Phoenix Thermal Solutions GmbH | Karlstein | | 5 | |
| | | | Wenzel Mess- und Prüfmittelüberwachung | Leidersbach | 1 | Polyamide High Performance GmbH | Obernburg | | 510 | |
| | | | Wanzke AG | Niedernberg | 2 | Prosol Spraytechnik GmbH | Kleinstheim | | 35 | |
| | | | | | | PROTEC Gesellschaft für PRÄZISIONSTECHNIK m. b. H. | Aschaffenburg | | 8 | |
| | | | | | | Reis GmbH & Co. KG Maschinenfabrik | Obernburg | | 750 | |
| | | | | | | S + B Technologie Schätzle GmbH | Hösb.-Rottenb. | | 90 | |
| | | | | | | Motoren-Sauer GmbH | Hösbach | | 45 | |
| | | | | | | Karl Schobert Präzision-Messzeug GmbH | Aschaffenburg | | 20 | |
| | | | | | | Emil Schreck Präzisionsmeßgeräte und Vorrichtungsbau GmbH & Co. | Goldbach | | 43 | |
| | | | | | | Smart Reflow GmbH | Alzenau | | 1 | |
| | | | | | | Waidelich-Mechanik GmbH | Kleinheubach | | 40 | |
| | | 5.093 | | | 999 | | | | 3.923 | |

Die sechs unter „Fahrzeugbau“ gelisteten Hersteller stellen vor allen Dingen Sicherheitstechnik her, also Lenkräder, Airbags, Sensoren und Elektronikmodule, Innen- und Außenspiegel, Einparkhilfen, Rückfahrkameras, Überkopfkonsolen und Energie-Absorber. Zum Programm gehören aber auch Pkw-Kolben für Diesel- und Ottomotoren, Türrahmen und Türstrukturen, Motorhaubenaufhängungen, Innenbeleuchtungen und Lkw-Achsaggregate.

Stark an Bedeutung zugenommen haben die Dienstleistungen im Bereich Konstruktion, Engineering, Testing, Entwicklung und High-Tech-Analytik. Eine Besonderheit am Bayerischen Untermain sind auch die zahlreichen Kalibrierdienstleister, die die Messmittel bei OEM und Zulieferern überprüfen. Zur Wertschöpfungskette bei Automotive gehören außerdem spezielle Dienstleister, die die Weiterbildung, die Qualitätssicherheit, die Serienüberwachung, Instandhaltung und einen Ersatzteilservice für Schließsysteme anbieten sowie Anbieter von spezieller Hard- und Software.

Bei den Kfz-Zulieferern 2., 3. und 4. Ordnung gibt es am Bayerischen Untermain drei Schwerpunkte. Da ist zunächst die Chemiefaserindustrie, die Garne für Airbags, Reifen, Keilriemen, Sicherheitsgurte und Lkw-Planen herstellt. Eine breite Palette von Unternehmen liefert Prüfstandsmotoren, Werkzeuge, Vorrichtungen, Dreh- und Frästeile, Messzeuge und Automatisierungstechnik. Schließlich ist auch die Herstellung von Farben und Lacken für die Automobilindustrie von Bedeutung.

| Das AutomotiveNetz Bayerischen Untermain Ergebnisse der Automotive-Umfrage der IHK Produkte und Dienstleistungen rund um's Auto | | |
|---|--|---|
| Kfz-Teile | Dienstleistungen | Sonstige Kfz-Zulieferer |
| Türrahmen/Türstrukturen | Testing-Service | Airbag-Garne |
| Elektronikmodule | Produkt-Engineering | Reifengarne |
| Innen- und Außenspiegel | Trainingscenter | Garne für Keilriemen |
| Rückfahrkameras | Software-Entwicklung | Rayon-Reifencord |
| Einparkhilfen | Fußgängerschutz-Sensoren | Keilriemenverstärkungsgarne |
| Lenkräder | Automatisierung | Garne für Sicherheitsgurte |
| Airbags | Roboterprogrammierung | Garne für Lkw-Planen |
| Pkw-Kolben für Diesel- und Ottomotoren | Umformtechnologie | Farben |
| Überkopfkonsolen | Entwicklung von kompletten Modulen bis zur Implementierung in die Fertigung | Messmittel und Vorrichtungen aus Naturstein |
| Innenbeleuchtung | Qualitätsmanagement | Messwerkzeuge |
| Glasentwicklung | Serienüberwachung | Messvorrichtungen |
| Blenden/Regenleisten | Kalibrierservice | Werkzeuge |
| Spaceframes | Galvanischer Verzinkung | Prototypen |
| Crashboxen | codierte Ersatzschließzylinder | Prüfstandsmotoren |
| Glaskanalrahmen | codierte Ersatzschlüssel | Robotersysteme |
| | Reparaturen | Roboteranlagen |
| | Überholung und Modernisierung | Pressen und Werkzeuge |
| | Kaschieren | Lacke |
| | steppen | Kabelkonfektionen |
| | | folienisierte |
| | Stanzteile, Zuschnitte | Verbindungstechnik |
| | Werkplanungen | Vergusstechnik |
| | Konstruktionen | Infrarot-Strahler und -systeme |
| | Konvertierungen | CNC-Drehteile |
| | Instandhaltung | CNC-Bohr-Frästeile |
| | Anlagenmodernisierung | Sonderwerkzeuge |
| | Sondermaschinenbau | Messgeräte der Länge |
| | Informationstechnologie | Werkzeugspannvorrichtungen |
| | Lehren | Einzelteile |
| | High-Tech-Analytik | Lohnveredelung |
| | | Poröse Polymere als |
| | Entwicklung Hard- und Software | Kunststoffadditivträger |
| | Analysen | Additivhochkonzentrate |
| | Entwicklung | Motorhaubenaufhängung |
| | Zuschnitt | Lkw-Achsaggregate |
| | Versand | Säulen |
| | Konfektionierung | Zylinder |
| | Bedruckung | Kolbenstangen |
| | Leitsysteme zur Überwachung und Führung der Produktion | Walzen |
| | Meßtechnik | Gewindelehren |
| | Überprüfung von Endmaßen, Gewinderingen, Gewindelehndorne, Lehringe u. Lehrdorne, Prüfstifte | |

3. Die wirtschaftliche Situation

Die Situation in der deutschen Autoindustrie ist differenziert zu sehen: während die Hersteller im Premium-Segment trotz eines relativ hohen Preisniveaus auf dem Weltmarkt durchaus punkten können, stehen die Mittelklasse und die Kleinwagen in einem sehr starken internationalen Wettbewerb. Standorte, die Autos aus diesen Segmenten produzieren, müssen sich der Konkurrenz von Standorten in Niedriglohnländern stellen, die erhebliche Kostenvorteile bieten können. Die Kunden der Premium-Klasse honorieren Qualität, technischen Fortschritt, Sicherheit und Image der deutschen Produkte. Aber auch die Hersteller der Premium-Klasse stehen unter Kostendruck.

Es ist daher keine Überraschung, dass die Situation der Kfz-Zulieferindustrie durch einen anhaltenden Kostendruck von Seiten der OEM geprägt ist. Sie reagiert darauf einerseits mit einem Kostensenkungsprogramm, andererseits aber mit neuen Anstrengungen, mit neuen Ideen die Produkte wettbewerbsfähiger zu gestalten. Bei den Unternehmen am bayerischen Untermain zählen dazu insbesondere Innovationen bei der Fahrzeugsicherheit.

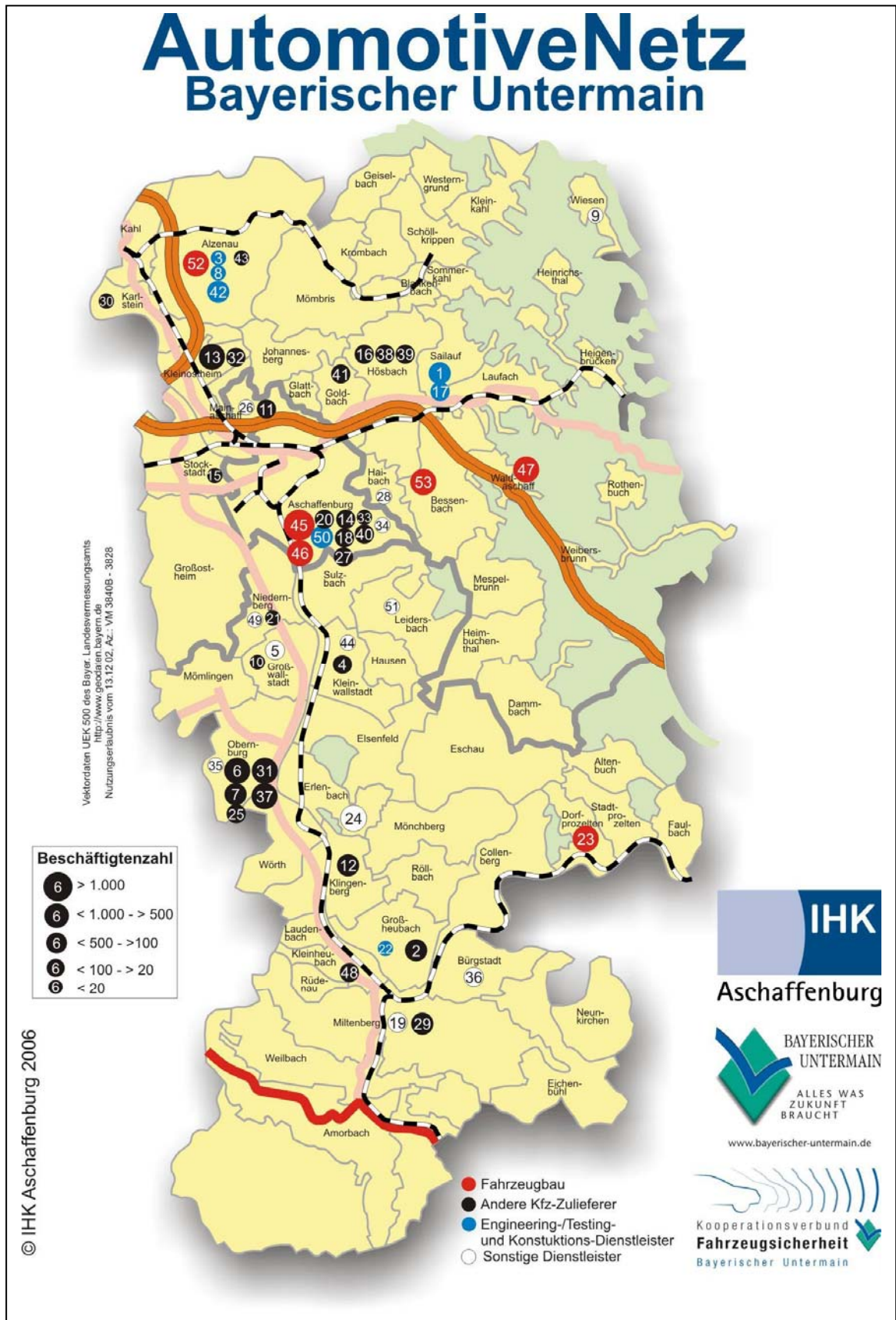
Alle Zulieferer, mit denen Interviews geführt wurden, haben große Anstrengungen unternommen, um ihre Produktivität zu erhöhen, und waren dabei erfolgreich. Mit einer Ausnahme berichten sie über schwarze Zahlen und einen erfolgreichen Konsolidierungskurs. Als wesentliche Erfolgsfaktoren wurden dabei die Bereitschaft der Belegschaften zu einer Flexibilisierung der Arbeitszeit und zu einer Anpassung der Lohnstrukturen (beispielsweise Abbau von Sonderzahlungen) wie auch die Optimierung der Fertigungsstrukturen genannt.

„Begleiterscheinung“ des erfolgreichen Konsolidierungskurses ist zum Teil auch eine Verlagerung von einfachen Tätigkeiten ins kostengünstigere Ausland, die (wie auch die Rationalisierung) zu nicht unerheblichen Beschäftigungsrückgängen führte. Andererseits verstärkten die Unternehmen ihre Entwicklungstätigkeit, so dass in diesem Bereich neue Beschäftigung aufgebaut wurde. Per Saldo hat sich die Beschäftigung aber verringert.

Die Unternehmen rechnen mit weiter anhaltendem Kostendruck durch die stark zunehmende internationale Konkurrenz und stellen sich darauf ein, ihre Produktivität ständig weiter zu steigern. Nach derzeitigem Stand wird allerdings damit gerechnet, dass dies nicht zu weiterem gravierendem Beschäftigungsabbau führen muss. Neue Impulse versprechen sich die Fahrzeugsicherheits-Experten von den neuen Entwicklungen, die aktive und passive Sicherheit kombinieren werden.

Der allergrößte Teil der Kfz-Zulieferer und –Dienstleister sind Betriebe großer und größter internationaler und damit weltweit tätiger Unternehmen. Die Folge ist, dass die örtlichen Geschäftsleitungen nur eingeschränkten Einfluss auf strategischen Entscheidungen haben. Sie stehen aber zum Standort Bayerischer Untermain.

Nicht nur das Ergebnis der Umfrage bei den Unternehmen am Bayerischen Untermain, sondern auch Untersuchungen verschiedener Forschungsinstitute machen deutlich, dass das Thema Fahrzeugsicherheit in Zukunft an Bedeutung gewinnen wird. Für die am Untermain ansässigen Entwickler und Hersteller von Fahrzeugsicherheits- und Fahrerassistenzsystemen bedeutet dies eine Chance, ihren Rang in der Wertschöpfungskette zu behaupten und zu verbessern.



Die Erklärung der Karten-Nummern sind auf der nächsten Seite zu finden.

| AutomotiveNetz Bayerischen Untermain | | | | | | | |
|--------------------------------------|---|----------------|-------------|------------|--|----------------|-------------|
| Karten-Nr. | Firma | Ort | Besch. zahl | Karten-Nr. | Firma | Ort | Besch. zahl |
| 1 | ACTS-Advanced Car Technology Systems GmbH & Co. KG | Sailauf | 280 | 28 | Origo Konstruktion & Grafik GmbH | Haibach | 3 |
| 2 | ADAPT Elektronik GmbH | Großheubach | 100 | 29 | Oswald Elektromotoren GmbH | Miltenberg | 105 |
| 3 | APA GmbH | Alzenau | 16 | 30 | Phoenix Thermal Solutions GmbH | Karlstein | 5 |
| 4 | Boll Handhabungssysteme GmbH | Kleinwallstadt | 23 | 31 | Polyamide High Performance GmbH | Obernburg | 510 |
| 5 | ConCert Servicezentrum Bayerischer Untermain GmbH | Großwallstadt | 5 | 32 | Prosol Spraytechnik GmbH | Kleinostheim | 35 |
| 6 | Cordenka GmbH | Obernburg | 700 | 33 | PROTEC Gesellschaft für PRÄZISIONSTECHNIK m. b. H. | Aschaffenburg | 8 |
| 7 | Diolen Industrial Fibers GmbH Betriebsstätte Werk Obernburg | Obernburg | 420 | 34 | PSI Aktiengesellschaft für Produkte und Systeme der Informationstechnologie Geschäftsbereich Manufacturing | Aschaffenburg | 4 |
| 8 | EASI Engineering GmbH | Alzenau | 15 | 35 | Hartmut Putzig Ingenieurbüro-Elektronik | Obernburg | 7 |
| 9 | FKW Fertigungsmaschinenbau Kilgenstein Wiesen GmbH | Wiesen | 17 | 36 | Herbert Reinmuth GmbH | Bürgstadt | 35 |
| 10 | GERWAH GmbH | Großwallstadt | 12 | 37 | Reis GmbH & Co. KG Maschinenfabrik | Obernburg | 750 |
| 11 | HAUCK PRÄZISIONSMASCHINEN GMBH | Mainaschaff | 25 | 38 | Motoren-Sauer Instandsetzungs-GmbH | Hösbach | 45 |
| 12 | Hemmelrath, Lackfabrik Gesellschaft mit beschränkter Haftung | Klingenberg | 220 | 39 | S + B TECHNOLOGIE Schätzle GmbH | Rottenberg | 90 |
| 13 | Heraeus Noblelight GmbH Niederlassung | Kleinostheim | 626 | 40 | Karl Georg Schobert Präzisions-Messzeug GmbH | Aschaffenburg | 20 |
| 14 | Wilhelm Hörig GmbH | Aschaffenburg | 30 | 41 | Emil Schreck Präzisionsmeßgeräte- und Vorrichtungsbau GmbH & Co. KG | Goldbach | 43 |
| 15 | IKOS GmbH Beschichtungstechnologie | Stockstadt | 10 | 42 | Siemens Restraint Systems GmbH | Alzenau | 120 |
| 16 | imeco AM GmbH & Co. KG Automotive | Hösbach | 21 | 43 | Smart Reflow GmbH | Alzenau | 1 |
| 17 | Intier Automotive Seating Systems GmbH | Sailauf | 86 | 44 | Horst Stenger | Kleinwallstadt | 4 |
| 18 | Kolb & Baumann GmbH & Co. KG | Aschaffenburg | 40 | 45 | TAKATA PETRI Aktiengesellschaft | Aschaffenburg | 1700 |
| 19 | KONRAD Schließtechnik GmbH | Miltenberg | 40 | 46 | TRW Automotive Safety Systems GmbH | Aschaffenburg | 817 |
| 20 | Textilveredelung Edgar Kunz GmbH & Co. KG | Aschaffenburg | 63 | 47 | Wagon Automotive GmbH | Waldaschaff | 650 |
| 21 | L. E. T. Liposcak Engineering und Technologie GmbH | Niedernberg | 13 | 48 | Waidelich-Mechanik GmbH | Kleinheubach | 40 |
| 22 | Konstruktionsbüro H.-J. Lührmann | Großheubach | 18 | 49 | Wanzke AG | Niedernberg | 2 |
| 23 | Magna Donnelly GmbH & Co. KG | Dorfprozelten | 594 | 50 | Weber Konstruktion Maschinenbau GmbH | Aschaffenburg | 100 |
| 24 | Mainsite GmbH & Co. KG | Erlenbach | 500 | 51 | Helmut Wenzel Mess- und Prüfmittelüberwachung | Leidersbach | 1 |
| 25 | Membrana GmbH Accurel Systems | Obernburg | 21 | 52 | Mahle GmbH Werk Alzenau | Alzenau | 540 |
| 26 | MÜGRA Lehrentechnologie Münz GmbH | Mainaschaff | 7 | 53 | Otto Sauer Achsenfabrik GmbH | Bessenbach | 792 |
| 27 | Oelze Präzisions-Messzeugfabrik Gesellschaft mit beschränkter Haftung | Aschaffenburg | 20 | | | | |

4. Entwicklungstrends

Welche Autos werden künftig noch in Deutschland gebaut?

Bei den Interviews wurde klar die Einschätzung deutlich, dass der Wettbewerbsdruck in der Automobilindustrie weiter steigen wird. Der Kostendruck wird wohl dafür sorgen, dass die Industrie weiterhin die Produktion einfacher Teile ins kostengünstigere Ausland verlagert. Auch wenn neue Anbieter aus China und Indien zunächst in Europa noch keine großen Marktanteile erobern können, so werden sie auf ausländischen Märkten und in der Kleinwagen- und vielleicht auch in der Mittelklasse ihre Spuren hinterlassen. Die Zulieferindustrie setzt jedenfalls auf die Premium-Klasse, denn die Hersteller in dieser „Liga“ legen Wert darauf, dass ihre Entwicklungspartner, die Dienstleister und Hersteller in greifbarer Nähe und in Deutschland sind. Wenn ein OEM allerdings ins Ausland geht, will er auch dort seine Zulieferer um sich haben.

Autoindustrie setzt auf Technologie, Innovation und Sicherheit

Die Kunden schätzen an deutschen Autos vor allem die Technologie, aber auch Qualität und Service. Die deutschen Autobauer – aber auch die Japaner - entwickeln die passiven Sicherheitseinrichtungen (Stichwort Gurte und Airbags) immer weiter und stellen dem Fahrer immer raffiniertere Assistenzsysteme zur Verfügung. Herausforderung – vor allem für die Zulieferer - bleibt, die Kosten für diese Systeme im Griff zu behalten.

Aus der Politik kommt zudem das Signal, dass die Zahl der Verkehrstoten weiter gesenkt werden muss. Autos sollen noch sicherer werden. Eine Vielzahl von Gremien und Spezialisten beschäftigen sich damit, Konzepte dazu zu entwickeln. Ein Weg dazu ist wohl, Systeme der passiven Sicherheit (Airbags, Sicherheitsgurte, usw.) und Systeme der aktiven Sicherheit (ABS, ASR, BAS, ESP, usw.) in Kombination einzusetzen. Bei Car2x-Systemen kommunizieren Fahrzeuge untereinander (Car2Car) und mit der Umgebung (Car2I). Zur Umgebung zählt nicht nur die Infrastruktur wie Ampeln und Verkehrszeichen, sondern auch andere (ungeschützte) Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer.

Arbeitsteilung wird noch feingliederiger

Nicht nur der Kostendruck, auch die immer breiter werdende Modellpalette hat dazu geführt, dass die Arbeitsteilung im Automobilbau noch tiefer geworden ist. Die OEM haben nicht nur die Herstellung einer großen Bandbreite von Teilen und von ganzen Fahrzeugkomponenten an Zulieferer vergeben, sondern auch zunehmend Dienstleistungen, beispielsweise Konstruktions-, Entwicklungs- und Erprobungsdienstleistungen, aber auch die Kalibrierung von Messmitteln und vieles mehr.

Die meisten Zulieferer rechnen damit, dass sich dieser Trend fortsetzt, weil die Auffächerung der Modellpalette es erzwingt. Da und dort gibt es aber auch Überlegungen, einzelne Kompetenzen wieder zurück zu verlagern.

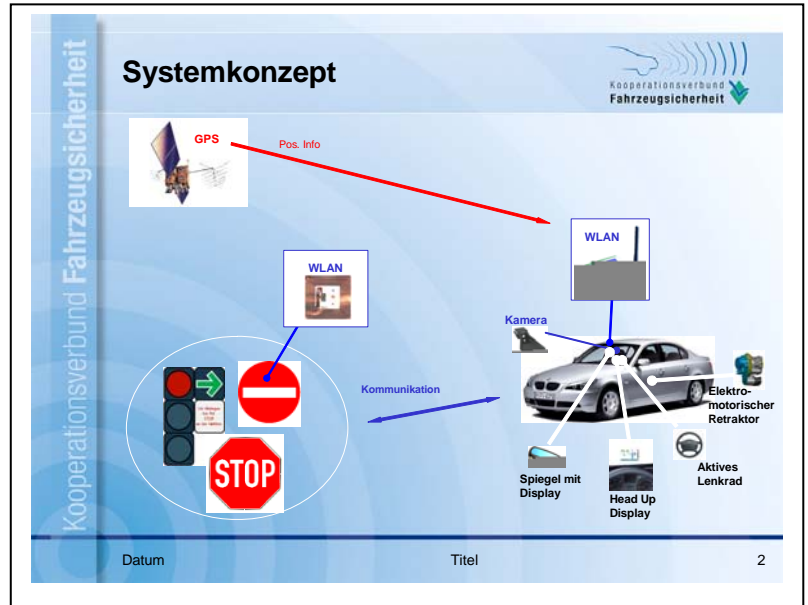
5. Alleinstellungsmerkmale

Kooperationsverbund Fahrzeugsicherheit

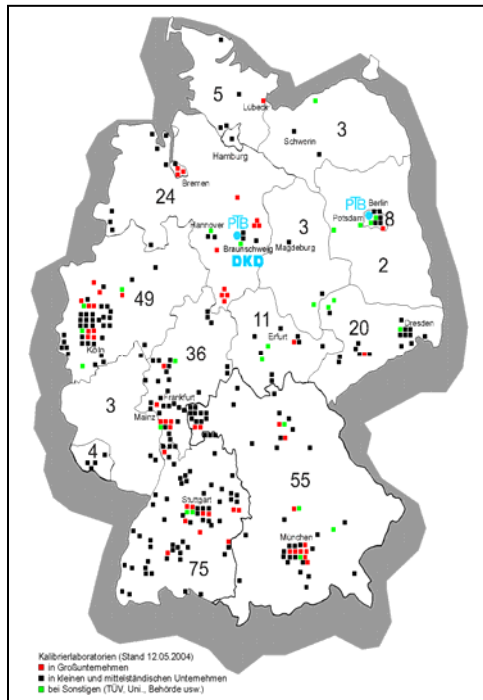
Mit dem Airbag hat vor ca. 25 Jahren die Entwicklung der Region zu einem Kompetenzzentrum für Fahrzeugsicherheit begonnen. Heute hat der Untermain eine Kompetenz, die sich bundes-, europa- und weltweit mit den Besten messen kann. Hier hat sich ein Cluster entwickelt, dessen Mitglieder den OEM bei vielen Neuentwicklungen zur Seite stehen. Sie entwickeln, testen und fertigen Fahrzeugkomponenten wie zum Beispiel Lenkräder, Airbags, Sensoren und Elektronikmodule, Innen- und Außenspiegel, Einparkhilfen, Rückfahrkameras, Überkopfkonsolen und Energie-Absorber und übernehmen auch komplizierte Dienstleistungen wie z. B. Qualitätssicherung und Implementierung von neuentwickelten Komponenten in die Fertigung des OEM einschließlich der Serienüberwachung.

Die 12 im Kooperationsverbund zusammengeschlossenen Partner (siehe letzte Seite) haben sich entschlossen, mit gemeinsamen Projekten den Bayerischen Untermain als Region der Fahrzeugsicherheit zu positionieren – obwohl sie z. T. direkte Konkurrenten sind. Dank der als Marke entwickelten Veranstaltungen wie der „SafetyUpdate“ und der „SafetyExpo“, die von der EASi Engineering GmbH veranstaltet und der ZENTEC organisiert werden, kann dieses Vorhaben als gelungen angesehen werden. Um die positiven Zwischenergebnisse zu einem nachhaltigen Erfolg zu führen, arbeitet der Verbund an den Projekten „Car2x“ und „PATRIAS“ (Pilot and Test Region for Innovative Automotive Safety). Ziel von „Car2x“ ist es,

zu demonstrieren, dass eine zuverlässige Kommunikation zwischen dem Auto und Verkehrszeichen sowie anderen Verkehrsteilnehmern möglich ist. Mit einem Erprobungsfahrzeug konnte bereits ein positives Zwischenergebnis erzielt werden. „PATRIAS“ will eine „Test-Region“ zur Verfügung stellen, die Automobilherstellern und Zulieferern technische Infrastruktur, Dienstleistungen sowie den politischen und rechtlichen Rahmen bietet, in dem zukunftsweisende Produkte im Bereich Fahrzeug- und Verkehrssicherheit schneller zur Serienreife entwickelt und in den Markt eingeführt werden können. Die beiden Projekte werden von der Regierung von Unterfranken im Rahmen der High-Tech-Offensive Bayern gefördert.



Besondere Kompetenz bei Messen-Steuern-Regeln und effizienter Fertigungstechnik



In Aschaffenburg stand die Wiege der deutschen Messzeugindustrie. Insofern ist es kein Wunder, dass das Thema Messen-Steuern-Regeln auch heute am Bayerischen Untermain eine große Rolle spielt. Aus den einstigen Messzeughern haben sich Hersteller von Messmaschinen und Dienstleister entwickelt, deren Leistungen bei der Qualitätsüberwachung gerade auch bei der Autofertigung nicht wegzudenken sind. Wie eine Übersicht der PTB (Physikalisch-Technische Bundesanstalt) in Braunschweig zeigt, ist die Dichte der Kalibrierer am Untermain bundesweit mit am dichtesten.

Effiziente Fertigungstechnik von der Sensorik und der Robotik bis hin zum notwendigen Engineering für die Entwicklung, Realisierung und Inbetriebnahme von kompletten Fertigungsanlagen für die Automobilindustrie entsteht ebenfalls am Bayerischen Untermain.

Kompetenzzentrum für Technische Garne und Materialien

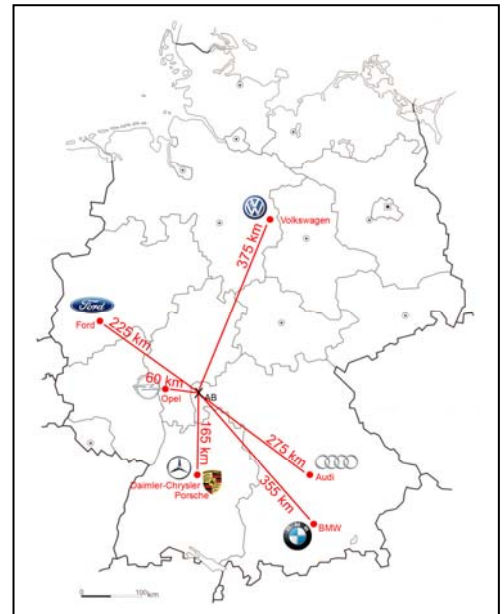
In der Wertschöpfungskette bei der Fahrzeugsicherheit spielen nicht nur Zulieferer 1. Ordnung, sondern auch 2., 3. und 4. Ordnung eine Rolle. Hier hat sich der Bayerische Untermain - und zwar das Industrie-Center Obernburg - seit vielen Jahren zum Kompetenzzentrum für Technische Garne entwickelt. Hier wurden und werden nicht nur die Garne für Airbags, Reifen, Sicherheitsgurte und Keilriemen entwickelt und produziert. Hier existiert auch eine leistungsfähige Analytics-Einheit, die aus dem früheren Konzern-Forschungszentrum der damaligen Enka AG hervorgegangen ist. Sie ist Partner der Industrie, wenn es darum geht, Materialien zu prüfen und im Entwicklungsprozess zu unterstützen.

6. Was spricht für den Bayerischen Untermain als Automotive-Standort?

Für den Bayerischen Untermain als Automotive-Standort sprechen vor allen Dingen vier Argumente:

Die Lage: von hier aus kann man fast alle OEM in Deutschland in kurzer Zeit erreichen

Der Bayerische Untermain liegt wirklich in der Mitte Deutschlands und ist über alle Verkehrsträger (Autobahn A 3/45, 63 ICE-/IC-/EC-Halte im Bahnhof Aschaffenburg, 30 Minuten zum Flughafen Frankfurt, Hafen mit Container-Liniendienst nach Rotterdam) bestens angebunden. Wie die Akteure in den Interviews hervorheben, sind fast alle OEM in Deutschland in kurzer Zeit von hier aus zu erreichen. Zu den Unternehmenszentralen in USA, Kanada, Japan, Großbritannien, Frankreich und Österreich bestehen über den Flughafen Frankfurt schnelle Verbindungen.



Die Kompetenz in Fahrzeugsicherheit

Die im Kooperationsverbund Fahrzeugsicherheit zusammengeschlossenen Unternehmen haben ihre Entwicklungskompetenzen in den letzten Jahren z. T. nicht unerheblich ausgebaut. Vier der Unternehmen unterhalten am Untermain eigene Testzentren. Angesichts der engen Verbindungen zu den deutschen OEM, die Premium-Fahrzeuge herstellen, wollen die Unternehmen ihre Entwicklungsanstrengungen eher erhöhen und hier halten. Dazu kommt noch die Fachhochschule, die ein neues Labor für Fahrzeugmechatronik eingerichtet hat und zusätzlich über Know-How bei der Mechatronik, der Sensorik, der Elektronik und der Fertigungstechnik verfügt.

Ein besonderer Wert ist es sicherlich, dass sich über die Jahre am Untermain eine Fahrzeugsicherheit-„Community“ gebildet hat. In der Region ist ein breiter Personal-Stamm vorhanden, der sich besonderes Know-How auf den verschiedenen Feldern der Fahrzeugsicherheit angeeignet hat. Dies erzeugt ein kreatives Milieu, das positive Ergebnisse im Entwicklungsprozess erwarten lässt.

Neutraler Boden: Kein OEM ist hier ansässig

Als besonderer Vorteil wird offensichtlich gesehen, dass kein OEM der Region „seinen Stempel“ aufgedrückt hat. Kein OEM ist daran interessiert, wichtige Erprobungen dort vorzunehmen, wo die Konzernzentrale seines Konkurrenten vor der Tür liegt. Bei den Gesprächen mit dem VDA und anderen Akteuren wurde es daher positiv gewertet, dass kein OEM hier ansässig ist.

Region der Kooperation

Die vielen Sondierungen in Sachen „Test-Region“ haben deutlich gemacht, dass vor allen Dingen die Kultur der Kooperation, die sich am Bayerischen Untermain in den letzten 10 Jahren entwickelt hat und 2005 auch zur Gründung des „Kooperationsverbundes Fahrzeugsicherheit“ geführt hat, als großer Pluspunkt gesehen wird. Offenbar ist es in Deutschland nicht so häufig, dass Unternehmen, die Kommunen und die politische Ebene so eng zusammenarbeiten und dafür sogar Geld in die Hand nehmen. Dieser Faktor könnte – bei sonst vielleicht gleichen Bedingungen - bei einer Entscheidung durchaus den Ausschlag geben.

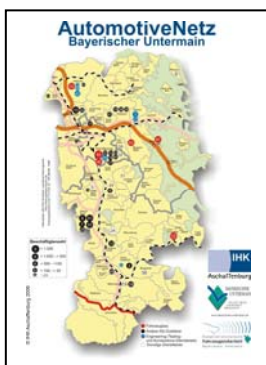
Partner des Kooperationsverbundes Fahrzeugsicherheit



AutomotiveNetz Bayerischer Untermain



(Die Logos sind leider noch nicht vollständig, da manche Firmen ihr Logo noch nicht gesendet haben.)



Wenn Sie Interesse an den Profilen der Automotive-Unternehmen haben, können Sie diese gerne im Internet (<http://www.aschaffenburg.ihk.de>) herunterladen oder als Papierform bei Frau Marie-Louise Heck, Telefon 06021 880-122, Telefax 06021 880-22122 oder E-Mail heck@aschaffenburg.ihk.de anfordern.