



**Lernen, wo andere
Urlaub machen**

Deutschlands einziges
Inselinternat liegt auf
Spiekeroog: Schule
vom Feinsten – für
30 000 Euro jährlich.

Seite 26

**Ein Vorstand
spielt auf Risiko**

Zum Duell, Herr Fiant!
Der künftige Chef der
LzO tritt gegen unseren
Reporter an: Torejagd
am Tischkicker.

Seite 28



4 198627 303805

Nr. 4

Mai 2014

Preis: 3,80 Euro

Klare Philosophie –
aktives Management



GENUINES INVESTMENT

www.loys.de

DIE WIRTSCHAFT

OLDENBURGER LAND

NWZ

ES WAR EINMAL . . .

Kurze Geschichte des Autos

Der Nordwesten dreht auf

1881



Gustave Trouvé bringt das
Elektroauto auf die Straße

1886



Patent für Carl Benz'
Verbrennungsmotor

1946

**3,9
Millionen**

... Autos werden weltweit
nach Kriegsende gebaut

1964



Der VW Käfer aus Emden
wird zum Exportschlag

2009

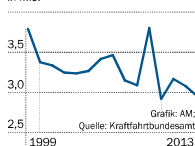
Die Bundesregierung hat
das Ziel, dass bis 2020
eine Million Elektroautos
in Deutschland fahren

aus dem Nationalen
Entwicklungsplan Elektromobilität

Abgebremst

Neu zugelassene Pkw in Deutschland
in Mio.

2013



45 000 Beschäftigte, 20 Milliarden Euro Umsatz:
Die regionale Autobranche strotzt vor
Kraft – und viele Zulieferer wollen
expandieren. Sorgen bereitet nur
ihre Abhängigkeit von
den Herstellern.

VON YORK SCHAEFER

Daимler und Porsche in Stuttgart, BMW in München, Audi in Ingolstadt: Das Herz der deutschen Autobranche schlägt im Süden. Hier sitzen die meisten Hersteller, hier ballen sich große Zulieferer wie Bosch oder ZF Friedrichshafen. Doch weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit hat die Autoindustrie auch den Nordwesten zu einem beachtlichen Produktionsstandort ausgebaut.

Die schlichten Zahlen sind beeindruckend: 130 Zulieferer haben sich rings um die Werke von Volkswagen in Emden und Osnabrück sowie um das Bremer Mercedes-Werk angesiedelt. Gemeinsam erwirtschaften sie einen Jahresumsatz von mehr als 20 Milliarden Euro. 45 000 Menschen sind direkt bei den Herstellern und ihren Zulieferern im Oldenburger Land, in Bremen, Ostfriesland und Osnabrück beschäftigt. Die Bedeutung der Autobranche als Arbeitgeber ist aber noch größer: Studien zufolge kommen auf jeden hier Beschäftigten statistisch 1,94 Angestellte, die in anderen Branchen von der Autoindustrie leben. Der Wert liegt damit noch über dem bundesweiten Durchschnitt von 1,79. Nicht zu unterschätzen ist zudem die Rolle der Automobillogistik: Nirgendwo in Europa werden mehr Autos verschifft als in Bremerhaven. Der Nordwesten: ein Hidden Champion der Autoindustrie.

„Im Süden und Südwesten findet zwar – neben Wolfsburg – ein Großteil der technologischen Entwicklung statt“, sagt Manfred Meise, Vorsitzender des Branchennetzwerks Automotive Nordwest und Chef des Bremer Zulieferers Hella. „Der Nordwesten ist aber mit seiner Produktion und vor allem durch die Anbindung an die Häfen eine wichtige Region für die Logistik der gesamten Automobilindustrie.“

Meise sieht die Stärke der regionalen Autobranche nicht zuletzt in ihrer langen Tradition. Volkswagen errichtete schon 1964 ein Werk in der Hafenstadt Emden, um von hier aus Nordamerika mit dem Käfer zu beliefern. Im Mai feiern die Emden 50-jähriges Jubiläum. 209 000 Fahrzeuge rollten dort im vergangenen Jahr vom Band. Emden ist konzernintern das Leitwerk für das Modell Passat.

In Bremen begründete Carl Friedrich Wilhelm Borgward den Ruf als Autostadt. In den

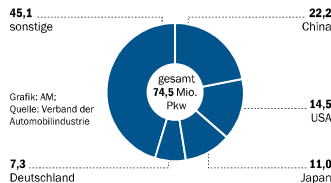
1950er Jahren setzte er mit dem „Leukoplastbomber“ Lloyd 300 auf eine erschwingliche Motorisierung für jedermann. Die schicken Modelle Arabella und Isabella lassen noch heute die Herzen von Oldtimerfans höher schlagen. 1961 jedoch war es vorbei mit der Produktion: Borgward rutschte in die Pleite.

Dass Bremen sich trotzdem noch Autostadt nennen darf, ist das Verdienst von Hans Koschnick: Der sture Visionär, von 1967 bis 1985 Bremer Bürgermeister, setzte gegen den Widerstand des traditionell linken bremsischen Milieus den Bau des Mercedes-Werks auf dem alten Borgward-Gelände im Osten der Stadt durch. 1978 war Eröffnung.

Heute sind die Daimler-Werke mit mehr als 12 500 Beschäftigten Bremens größter Arbeitgeber; die Jahresproduktion liegt bei 316 000 Fahrzeugen. Gebaut werden unter anderem die E- und C-Klasse sowie der Luxusprototypen SL. Dabei stachen die Bremer zweimal sogar die konzerninterne Konkurrenz aus Sindelfingen aus: erstmals 1989, als die SL-Produktion nach Bremen verlegt wurde, und dann erneut vor zwei Jahren. Eigentlich war schon beschlossen, den SL aus Bremen abzuziehen, doch dann machte die Konzernleitung einen Rückzieher. Solange es den großen Herstellern gut geht, florieren auch die Zulieferer. Einer Studie der Jade Hochschule zufolge, planen VW und Daimler selbst zwar keine nennenswerten Neueinstellungen. Die Zulieferer allerdings rechnen mit wachsenden Beschäftigungszahlen –

Werkstätten der Welt

Pkw-Produktion 2013, Anteile nach Ländern in %



Der Nordwesten drückt der
Autobranche den Stempel auf.
Unseren Illustrator Malte Knaack inspi-
rierte das zu einem „Ostfriesenporsche“.

auch, um die boomenden Märkte in Übersee vom Nordwesten aus bedienen zu können. „Die Branche trägt signifikant zur Wirtschaftsleistung der Region bei“, sagt Matthias Brucke, Clustermanager von Automotive Nordwest. Das lasse sich auch an den Zahlen der vom Autobau abhängigen Beschäftigten in anderen Branchen ablesen – etwa in der chemischen Industrie, der Kunststoffindustrie, in Design, Handel und Fahrzeugzustandsetzung. Um das Bremer Mercedes-Werk sei geradezu eine „automobile Monokultur“ mit hoher Arbeitsplatzdichte entstanden.

„Zulieferer müssen kooperieren“

Die Studie hat auch gezeigt, dass ein immer größerer Teil der Wertschöpfung der Autokonzerne inzwischen von Externen erbracht wird. Selbst in Forschung und Entwicklung reichen die Hersteller zunehmend Aufgaben an die Zulieferer weiter. Oft müssen diese auch die Entwicklungskosten vorfinanzieren – „und das ohne Garantie, danach den Auftrag zur Produktion zu erhalten“, sagt Brucke. Wer es schaffe, mit den Konzernen ins Seriengeschäft zu kommen, habe für einige Jahre ausgesorgt. Denn die Autobauer setzten zunehmend baugleiche Teile ein. „Das bedeutet, dass die Zulieferer markenübergreifend liefern können und damit auf einen Schlag Zugang zu einem riesengroßen Markt bekommen“, erklärt Brucke.

Kleinere Mittelständler könnten mit den großen Systemzulieferern allerdings nur mithalten, wenn sie kooperierten und eigene Netzwerke gründeten. Und genau da hapert es: „Die Zahl der Kooperationen speziell unter den Zulieferern ist im Nordwesten ausbaufähig“, sagt der Bremer Wirtschaftswissenschaftler Dirk Fornahl. Er kritisiert die teilweise großen Abhängigkeiten der Zulieferer von einzelnen Abnehmern. „Es gilt, die Balance zu finden zwischen der Lieferung von Teilen für die Automobilindustrie und einer Diversifizierung der Produktion in verwandte oder andere Industriebereiche“, mahnt der Automobilexperte.

Generell sieht aber auch Fornahl viel Potenzial für die Autoregion Nordwest. Vor allem durch die Konzentration auf alternative Antriebe sowie regionale Kompetenzen in der Logistik oder im Leichtbau habe sie gute Chancen, die Rivalen im Süden abzuholen.

**DAS DOSSIER ZUR
AUTOBRANCHE:**

SEITE 9–16

Vollbild: Knaack; Texten von Breiten; Quelle: Domain (2); Foto: Illustration: Malte Knaack