

LEAN PRODUCTION UND REGIONALENTWICKLUNG - DAS BEISPIEL VW MOSEL -

Vortrag anlässlich der Fachtagung
Lean production - Regionalentwicklung - Industriepolitik
GHS Kassel, November 1992

Dr. Heinz-Rudolf Meißner

Berlin, November 1992

LEAN PRODUCTION UND REGIONALENTWICKLUNG - DAS BEISPIEL VW MOSEL

Schlanke Produktion und Regionalentwicklung - dieser Titel verweist auf einen Zusammenhang, bei dem die in der jüngsten Vergangenheit vollzogene Neuordnung der Hersteller - Zulieferbetriebe insbesondere im Bereich der Automobilindustrie im Mittelpunkt steht. Dahinter stehen Prozesse, die mit den Stichworten

- Verringerung der Fertigungstiefe,
- Just-in-Time-Zulieferung,
- engere Anbindung der Zulieferbetriebe an die Abnehmerwerke

charakterisiert werden. Darüber hinaus beinhaltet aber Lean Production intern Veränderungen vor allem der Arbeitsorganisation, der innerbetrieblichen Hierarchie sowie der organisatorischen Abläufe in den Unternehmen. Diese Neuordnung der zwischenbetrieblichen Arbeitsteilung läuft jedoch nicht nur in Bezug auf die Bundesrepublik, sondern im europäischen, wenn nicht weltweiten Zusammenhängen ab (Fusionen, Übernahmen, Joint-Ventures, Aufbau von Zweigwerken in räumlicher Nähe etc.).

Hier werden am Beispiel der Automobilregion Zwickau die regionalen Impulse des VW-Engagements dargestellt und kritisch bewertet. Damit bleiben die internen Veränderungen im Zusammenhang mit Lean Production außerhalb der Betrachtung. Seit den Werksferien 1992 wird ein "moselspezifisches Konzept" der Teamarbeit praktiziert, die - so der Tarifsekretär der IG Metall Bezirksleitung in Dresden - ausschließlich Rationalisierungsansatz ist und das Erfahrungswissen der Beschäftigten im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses nutzen soll (Toyotismus statt Volvoismus). Die fachliche Qualifikation bewegt sich in den Grenzen der Taktbindung, der Teamführer soll motivieren, Leistungsfähigkeit bewerten und Einstellungsgespräche führen.¹ Ähnlich sieht es im jetzt in Betrieb genommenen "schlanken" Werk der Adam Opel AG in Eisenach aus - hier arbeiten die z.Z. 700 Beschäftigten nach Strukturen der japanischen Vorbilder.

Gegenstand der folgenden Ausführungen ist zum einen die Beschreibung der "Automobilregion Zwickau" (Ausgangssituation und aktuelle Struktur) und zum anderen die Beschreibung des sich entwickelnden Automobilkomplexes in dieser Region und seine Bedeutung für die regionale Entwicklung.

Die hier vorgestellten Ergebnisse sind im wesentlichen im Rahmen eines Forschungsprojektes entstanden, das von der Volkswagen-Stiftung gefördert wurde.²

¹ Vgl. Karch, H. (1992), New Deal um die Produktivität - Das Beispiel VW Sachsen in Die Mitbestimmung, Heft 10/92, S. 31 - 33, Düsseldorf

² Vgl. FAST e.V., Berlin / FU Berlin / FH Zwickau (1992), Entwicklungspotential und -perspektiven der Automobilregion Zwickau, Endbericht, Berlin / Zwickau.

1. Die Region Zwickau

Die Region Zwickau, bestehend aus den Kreisen Zwickau Stadt, Zwickau Land, Kreis Glauchau und Kreis Werdau³ hat - ebenso wie alle Gebiete in den neuen Bundesländern - in der Zeit nach der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten einen dramatischen De-Industrialisierungsprozeß hinter sich. Die Zahl der industriellen Arbeitsplätze bewegt sich mit knapp 23.000 im Juni 1992 auf einem Niveau von 27,5% im Vergleich zum Dezember 1989.

Der Bevölkerungsstand in der Region beträgt zum 30.09.1991 318.298 Einwohner - dies entspricht einem Anteil von 6,8% der Gesamtbevölkerung des Freistaates Sachsen. Die Zahl der Industriebeschäftigten in der Region repräsentiert einen Anteil von 7,4% an der industriellen Beschäftigung des Landes (310.094).

Der Arbeitsmarkt der Region weist mit 23.551 Arbeitslosen und Arbeitslosenquoten zwischen 13,2% (Zwickau Stadt, Zwickau Land) und 20,7% (Werdau) lediglich auf die Spitze des Eisberges hin - der Grad der Unterbeschäftigung dürfte wie in vielen anderen Regionen in den neuen Bundesländern in einer Größenordnung um 40% liegen.

Die - noch vorhandene - Industrie der Stadt Zwickau wird nach wie vor vom Gewicht des Straßenfahrzeugbaus dominiert, der etwa ein Drittel der Industriebeschäftigten auf sich vereint. Der Standort der Sachsenringwerke, der ehemaligen Trabant-Fertigung und jetzt Standort für Zulieferfunktionen im Rahmen des unprofilierten Produktprogramms, ist damit immer noch größter industrieller Arbeitgeber der Stadt. Der Landkreis Zwickau als auch der Kreis Werdau werden demgegenüber von der Textil- und Bekleidungsindustrie geprägt - einem Industriezweig, der auzusterben droht. Für den Landkreis Glauchau werden aktuell 3.842 Industriebeschäftigte ausgewiesen. Der größte Teil dürfte hier dem Automobilkomplex zugerechnet werden, da sich hier die Standorte einerseits des VW-Werkes in Mosel sowie GKN in dessen unmittelbarer Nachbarschaft und darüber hinaus weiterer Zulieferbetriebe aus dem Automobilbereich befinden. Die erschlossenen Gewerbegebiete sind zum Teil mit Investoren belegt, die als Zulieferer für die Automobilindustrie oder als Dienstleister (Konstruktions-/Ingenieurbüros, Speditionen) von der VW-Investition direkt oder indirekt Impulse erhalten haben.

Beschäftigte im Verarbeitenden Gewerbe der Region Zwickau

	12/89 Betr.	Besch.	06/92 Betr.	Besch.	Veränd. Vorj.
Zwickau Stadt	65	43.028	45	10.480	

³ Abgrenzung der Wirtschaftsregion nach den Vorstellungen der Kreisgebietsreform Sachsen, nach denen diese vier Kreise zukünftig zusammengefaßt werden sollen.

Zwickau Land	98	11.943	25	2.551	
Glauchau	46	14.712	29	3.842	
Werdau	59	13.384	25	5.981	
		83.067		22.854	
Land Sachsen			2.018	310.094	-52,7%
Straßenfahrz. Sachsen			99	13.725	-61,1%

Quelle: StaLA Sachsen

2. Der Automobilkomplex in der Region

Ein kurzer Ausflug in die Historie: Die Region Zwickau war durch den VEB Sachsenring geprägt. Als größter von insgesamt 35 Kombinatbetrieben waren in den Sachsenringwerken Zwickau 1989 11.500 Arbeiter und Angestellte beschäftigt. 80% der wertmäßigen Zulieferungen zur Trabant-Fertigung wurden durch Kombinatbetriebe geleistet.

- Im Dezember 1989 wurde Volkswagen-IFA PKW GmbH als Vorbereitungsgesellschaft gegründet, am 21.05.1990 lief der erste montierte VW-Polo im Werk Mosel I vom Band - am gleichen Tag wurde der dreimillionste Trabant fertiggestellt.
- Zum 31.03.1991 wurde die Trabant-Fertigung eingestellt. Sachsenring schlug eine Divisionalisierungsstrategie ein, d.h. schrittweise wurde das Unternehmen aufgliedert in Teilbetriebe, die zum Teil privatisiert wurden. Zulieferanten für VW Mosel oder den VW-Konzern haben diese Betriebsteile übernommen wie z.B. Melegny, Siemens oder Naue.
- Die Grundsteinlegung für das Werk Mosel II erfolgte am 26.09.1990. Mit einem Investitionsvolumen von 3 Mrd. DM (davon etwa ein Drittel aus öffentlichen Zuschüssen finanziert) soll ab Mitte 1994 die Fertigung in dem integrierten Werk anlauf_____ (t z.Z. 2.500 Beschäftigten ist ein Werk der Sächsischen Automobilbau GmbH (VW-Anteil 12,5%, THA-Anteil 87,5%). Hier werden nach der Polo-SKD-Montage, der Golf A2-CKD-Montage seit den Werksferien 1992 ausschließlich VW-Golf A3 gefertigt (eigenständiger Rohbau, Lackierung und Fertigungsmontage).

2.1. Mosel II - die Zukunft der Region?

Auf dem Gelände in Mosel entsteht mit dem Bau von Preßwerk, Rohbau, Lackiererei und Endmontage ein komplett neues Werk, das zur Volkswagen Sachsen GmbH gehören wird. Geplant ist die jährliche Produktion von 250.000 Fahrzeugen und eine Be-

schäftigung von 5.000 Arbeitnehmern (ursprünglich war einmal von 6.800 Beschäftigten die Rede). VW-Sachsen ist ein 100%iges Tochterunternehmen der VW-AG, zu der das Chemnitzer Motorenwerk sowie die Zylinderkopffertigung in Eisenach gehören.

In einer Grundsatzvereinbarung der Konzernleitung in Wolfsburg mit der Treuhandanstalt wurde schon 1990 für das Konzept der neuen Produktion in Mosel folgende Zielrichtung formuliert:

"Ziel von VW Sachsen ist es, in Zusammenarbeit mit der IFA-PKW-Firmengruppe eine leistungsfähige, in die internationale Arbeitsteilung eingebundene, Automobilindustrie und Zulieferindustrie im Umkreis von etwa 50 Kilometern aufzubauen, um auf dem weltweiten Automobilmarkt preislich und technologisch konkurrenzfähige Fahrzeuge zu produzieren".⁴

Das Materialversorgungs- und Logistikkonzept

Die Logistikkonzeption der VW-Sachsen in Mosel geht von schlanken Fertigungsstrukturen im neuen Werk Mosel II aus, d.h. der Eigenfertigungsanteil wird der geringste aller VW-Werke werden. Damit erhalten die Zulieferanten und die Materialversorgung einen zentralen Stellenwert. Zur Sicherstellung der Versorgung insbesondere mit Zukaufteilen sind die mittlerweile gängigen Beschaffungskonzepte geplant bzw. schon realisiert, die

- eine verstärkte JiT-Anlieferung in Sequenz oder im Block von lokalen Lieferanten (z.T. Lieferantenansiedlungspolitik),
- eine JiT-Anlieferung über Lieferantenläger und Materialversorgungszentren (die von Logistischen Dienstleistern bewirtschaftet werden),
- eine Direktbelieferung durch Lieferanten und
- eine konventionelle Belieferung / Zwischenwerksverkehr

vorsehen. Teile mit hoher Komplexität (Systembauteile oder Module wie z.B. Instrumententafel, Frontend) werden bereits in fünf Fällen im Umkreis von ca. 6 km vom Einbauort produziert. Diese kleinräumige Entfernung wurde gewählt, um nicht mit unkontrollierbaren Verkehrsproblemen konfrontiert zu werden, die eine Just-in-Time-Zulieferung behindern würden.

Verteilung der Wertschöpfung Mosel II

⁴ Geschäftsbericht Volkswagen AG 1990, S. 13

<u>Wertschöpfungsanteile</u>	1992	1994/95
sonst. Lieferanten	37%	37%
lokale Lieferanten	11%	25%
Eigenfertigung Mosel II	43%	29%
Verbundfertigung VW-Konzern	9%	9%

Quelle: VW-Sachsen⁵

Insbesondere die JiT-Anlieferung in Sequenz als auch die Anlieferung im Rhythmus von zwei Stunden (Block-Anlieferung) zeichnet dieses Versorgungsmodell als "japanisch" aus: 29 Baugruppen / Teileumfänge sollen aus 11 Standorten in Sequenz (6 km Umkreis) und 26 im Block von 13 Standorten (50 km Umkreis) aus geliefert werden.

Lean Production in Mosel bedeutet wohl zunächst nur, daß die Wertschöpfung des Werkes selbst japanischen Vorbildern nacheifert und eine Größenordnung von 25-30% erreichen wird. Bezogen auf die Region und die dort angesiedelten Zulieferanten heißt es, daß bis zu 25% der Wertschöpfung aus der Fertigung von lokalen Lieferanten erfolgen soll.

Von den insgesamt etwa 4.700 Zukaufteilen wurden 163 Baugruppen für VW-Mosel einer besonderen Bezugsartenuntersuchung im Hinblick auf lokale Bezugsmöglichkeiten unterzogen - wesentliche Umfänge sind durch Lieferantenauswahl bislang entschieden. 34 Lieferanten haben ihren Standort in den neuen Bundesländern - 25 davon haben ihren Stammsitz in den alten Bundesländern.

Nach jüngsten Angaben bezieht der VW-Konzern aus den neuen Bundesländern von 76 Unternehmen Zulieferungen im Wert von 750 Mio. DM (1991) und will diesen Wert 1992 verdoppeln. Der Arbeitsplatzeffekt wird auf 11.000 geschätzt - 10 bis 15% des Zuliefervolumens geht an VW-Mosel I. Bis 1995 soll die Zahl der Arbeitsplätze im Zusammenhang mit Lieferungen an VW auf 20.000 steigen - inklusive Dienstleistung und Sekundäreffekte wird mit 35.000 Arbeitsplätzen gerechnet.⁶

Bisherige Bemühungen zur Einbeziehung von Zulieferanten aus dem sächsischen Raum zeigen, daß VW versucht, lokale Zulieferstrukturen zu etablieren. Bis zum August 1992, dem Anlauf der Golf A3-Fertigung, sind von insgesamt einundzwanzig Just-in-Time-and-Sequency-Lieferprojekten (Teileumfänge) acht lokale Systemlieferanten eingebunden:

- 8 JiT-Umfänge direkt über die Lieferanten:

Naue	Zwickau	Sitze
Hella	Meerane	Frontend

⁵ Vgl. Olbrich, C. (1992), Material zur Konferenz "Chancen und Risiken der Entwicklung in der Automobilregion Zwickau", veranstaltet von FAST e.V., FU Berlin und TH Zwickau am 28.04.1992.

⁶ Vgl. Freie Presse, Zwickau, 26.05.1992; vgl. Olbricht, C. (1992), ebd.

VDO	Glauchau	Instrumententafel
GKN	Mosel	Gelenkwelle
Benteler	Zwickau	Hilfsrahmen, Motorträger
Radsystem	Zwickau	Scheibenrad m. Reifen
Allibert	Meerane	Tür-/Seitenverkleidung
Leistritz	Stollberg	Schalldämpferanlage

- 9 JiT-Umfänge indirekt über einen Spediteur:

Hohe	Schleiz	Rückblickspielgel
Schaeffler	Bamberg	Teppich
Göppinger Kaliko	Saarlouis	Fertighimmel/Sonnenblende
Mann + Hummel	Ludwigsburg	Dämpferfilter
Allibert	Sassenburg	Abdeckung hinten
Peguform	Bötzingen	Abdeckung hinten
Flachglas	Torgau	Türfensterscheibe
Bosch	Stuttgart	Drehstromgenerator
AKT	Gardelegen	Mittelkonsole

- 4 JiT-Umfänge aus dem Konzernverbund über einen Spediteur.

Bis zum Erreichen der vollen Produktionskapazität 1994 ist die Fertigung des A3 in großem Umfang mit lokalen Lieferanten vorgesehen - die JiT-Umfänge sollen dabei auf 50 Projekte in entsprechender Zusammenarbeit mit lokalen Lieferanten ausgedehnt werden.

Das Beispiel VDO (Instrumententafeln)

VDO - vor kurzem von Mannesmann übernommen - ist einer der Großen im bundesdeutschen Automobilzuliefergeschäft: 2,3 Mrd. DM Umsatz, 15.000 Beschäftigte. Im Zusammenhang mit Just-in-Time hat VDO als klassischer Lieferant von Instrumenten mit dem VW-Konzern zwei Just-in-Time-Werke geplant: bei der VW-Tochter SEAT in Martorell bei Barcelona und bei der VW-Tochter VW-Sachsen in Mosel.

Im SEAT-Vormontage-Industriepark, fünf Kilometer vom Anlieferpunkt der SEAT-Cockpitmontage entfernt, hat VDO eine ca. 5.000 qm große Halle gemietet. Im 3-Schicht-Betrieb montieren 35 bis 40 Beschäftigte je Schicht ab Oktober 1992 täglich 1.500 komplette Instrumententafeln, die aus ca. 200 Bauteilen (z.T. schon vormontiert in Baugruppen) bestehen.⁷ Jede Instrumententafel wird jeweils von einem Beschäftigten in 123 Minuten zusammengebaut. Die Anlieferung erfolgt im Block von 24 Stück 21 Mal pro Tag je Schicht nach JiT-Kriterien und in Sequenz, d.h. alle 23 Minuten erfolgt ein Transport.

Seit April 1992 montiert VDO am Standort Glauchau in angemieteten Räumen Instrumententafeln für Mosel I und plant für Mosel II eine ähnliche Struktur wie in Martorell. Der Rohträger wird hier in einer geschäumten Version von VW in Wolfsburg und in einer gespritzten Version von Allibert in Peine zugeliefert. Zur Belieferung von Mosel II wird ein Neubau errichtet oder gemietet werden. Auch hier sollen im 3-Schicht-Betrieb ca. 120 Beschäftigte die 1.000 bis 1.200 Instrumententafeln täglich montieren. Die zugelieferten Teile kommen von 23 Zulieferanten, wobei zum jetzigen Zeitpunkt VW die Einkaufshoheit über diese Zulieferanten hat. Mittelfristig laufen die Überlegungen darauf hinaus, die sperrigen Grundträger nicht aus Wolfsburg bzw. Peine zu beziehen, sondern eine derartige Fertigung in der Region aufzubauen - Allibert dürfte sich hier als Zulieferant anbieten.⁸

⁷ Träger, Kabelbaum, Instrumente, Blenden, Ascher, Ablage, Lautsprecher etc.

⁸ Vgl. Scholz, H. (1991), Planung, Fertigung, Qualitätssicherung und sequenzgerechte Anlieferung des JiT-Systemlieferanten am Beispiel Instrumententafel in: VDI-Berichte Nr. 911, Materialfluß und Logistik im Automobilbau und Zulieferindustrie, Tagung Stuttgart 05./06.12.1991, S. 125 - 134 sowie Automobilproduktion, April 1992, S. 47 f.

2.2. Regionalpolitische Strategie der VW-Sachsen GmbH

Diese Strategie der Lean Production als Produktionskonzept und Auslegung des neuen Werkes stellt hohe Anforderungen an den gesamten Infrastrukturbereich und die Investitions- und Wirtschaftsförderungspolitik der Kommunen. Um den gesamten Prozeß der regionalen Entwicklung in Bezug auf das VW-Werk zu gestalten, rief VW zwei Gremien ins Leben:

- Regionalteams formulieren Anforderungen des Werkes an die Regionalplanung, Verkehrsplanung, politische Instanzen und an Unternehmen (Zulieferer und Dienstleister). Sie dienen dem Informationsfluß zwischen regionalen Handlungsträgern und den Unternehmen.
- Das Konsultationszentrum Glauchau dient als Anlaufpunkt für potentielle Lieferanten - Angebote an VW werden aufgenommen und an Mosel weitergeleitet.

Darüber hinaus ist das Management in der regionalen Arbeitgeberverbänden bzw. IHK vertreten.

3. Regionale Bedeutung des VW-Engagements

Im Anhang befindet sich die Liste der Betriebe in den neuen Bundesländern, die für den Volkswagen-Konzern Teile zuliefern. Diejenigen, die bereits an den Konzern und z.T. auch an Mosel I liefern, haben z.T. bestehende Fertigungsstätten und deren Beschäftigte übernommen, so daß die Beschäftigungseffekte im wesentlichen darin bestehen, einen Teil der Arbeitsplätze in der vorhandenen Automobilzulieferindustrie zu erhalten - neue Arbeitsplätze entstehen kaum. Für die derzeitige Fertigung in Mosel I werden zum Stand Jan. 1992 1.100 Arbeitsplätze gebunden - nahezu die Hälfte entfallen dabei auf die SAZ GmbH. Die Zahl der Arbeitsplätze von Lieferanten in der JiT-Region bzw. von JiT-Lieferanten dürfte sich auf etwa 500 belaufen, wobei die "neuen" Arbeitsplätze lediglich die bei VDO (ca. 35) sein dürften - alle anderen Lieferanten haben bestehende Fertigungsstätten komplett oder teilweise übernommen. Damit wird der De-Industrialisierungsprozeß ein Stück weit aufgehalten.

Wie sich das neue Werk in Mosel in den VW-Konzernverbund einordnen wird, welche dispositiven Unternehmensbereiche an den Standort geholt werden oder dort entstehen können, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu beantworten. Deutlich ist jedoch schon jetzt, daß die Konzernstrategie auf eine Zentralisierung von Planung, Versuchseinrichtung, Labors und Prüfständen zur Kostensenkung und Vermeidung von Doppelentwicklungen hinausläuft. Die Entscheidung zur Neugründung des Instituts für Fahrzeugtechnik an der FH Wolfenbüttel unterstreicht diese Strategieausrichtung. Dies würde für die Region Zwickau bedeuten, daß mit dem Aufbau einer F&E-Abteilung kaum zu rechnen sein wird und der Standort ein reines Fertigungswerk bleibt - so, wie es konzipiert war. Trotzdem wurde im August 1992 die Fachhochschule für Technik und Wirtschaft, Zwickau (ehemals TH Zwickau) mit dem Fachbereich Kraftfahrzeugtechnik gegründet. Sei-

tens des Fachbereiches erhofft man sich Kooperationsprojekte mit den Zulieferbetrieben, deren Stammsitz sich jedoch in den meisten Fällen in Westdeutschland befindet.

Welche Perspektiven zeichnen sich nun für die Region Zwickau ab. Der Diskussionprozeß in der Region um die Revitalisierung der Wirtschaft hat eigentlich erst mit der Vorlage eines Gutachtens zur Wirtschaftsförderung⁹ im April 1992 begonnen. Der je kreisbezogene Ausweis und die Schaffung von Gewerbeflächen sowie Ansiedlungspolitik bestimmte die bisherige Politik in der Region. Von einem gemeinsamen Entwicklungskonzept konnte und kann nach wie vor nicht die Rede sein. Die Vorschläge des Gutachtens laufen darauf hinaus, im Rahmen einer Wirtschaftsförderungsgesellschaft die Angebotsbedingungen in der Region zu verbessern und Standortmarketing zu betreiben. Im Mittelpunkt der Zukunftsperspektive und als Hoffnungsträger deklariert steht der innovative Mittelstand. Vorschläge, wie in der Region vorhandene Potentiale erhalten und gefördert werden können, bleiben hier ausgeblendet.

Im Rahmen des o.g. Forschungsprojektes wurde versucht, den Schwerpunkt eines Entwicklungskonzeptes für die gesamte Region auf die Förderung der endogenen Potentiale zu setzen. Vorschläge bzw. erste Orientierungen setzen auf die Nutzung der Lagegunst der Region (Bahnknotenpunkt mit Umschlagskapazitäten), auf eine im Zusammenhang mit der Altlastensanierung bei der Wismut AG zu entwickelndes Qualifikationspotential und Know-How und letztlich die vorhandenen Qualifikationen der Beschäftigten in der Region im Zusammenhang mit dem Recycling von Kraftfahrzeugen zu nutzen und gleichzeitig auszuweiten (z.B. Elektronikschrott).

Im Rahmen einer integriert angelegten Entwicklungskonzeption als Verbindung von Ansiedlungspolitik, Gewerbeflächenmanagement, Bestanderhaltung, Bestandspflege und der Entwicklung endogener Potentiale scheint eine "theoretische" Lösung zu liegen - die praktische Umsetzung soll über die Initiierung und Begleitung von Diskussionprozessen weiterhin angestoßen werden.

Allerdings bleibt festzustellen, daß ein gemeinsames Vorgehen der vier Kreise noch nicht erkennbar ist - die Repräsentanten der Kreise agieren eher gegen- als miteinander, mit der Konsequenz der Standortkonkurrenz der Kommunen, die befürchten, Pfründe zu verlieren, die sie eigentlich schon nicht mehr haben.

Vor dem Hintergrund der derzeit festzustellenden politischen und insbesondere finanziellen Rahmenbedingungen in Ostdeutschland kann in der Region von Ansiedlungserfolgen nicht die Rede sein. Der Dienstleistungsbereich kann seine Auffangfunktion nicht erfüllen und der "innovative Mittelstand" bildet sich kaum heraus und könnte die Funktion des Beschäftigungsschaffers übernehmen. Das VW-Engagement, als größtes privatwirtschaftliches Investitionsprojekt in den neuen Bundesländern, erscheint in der Region als "Leuchtturm in einer industriellen Wüste". Mit Sicherheit wird die Milliardeninvestition Anziehungs- und Sekundäreffekte haben, die sich positiv für die Region auswirken. JiT-Fabriken in der bisher bekannten Struktur mit geringer Wertschöpfung, wenig Beschäf-

⁹ Vgl. GOPA (1992), Wirtschaftsförderung in der Kreisgemeinschaft Werdau/Glauchau/Zwickau Stadt und Land, Zwickau.

tigten und dem Produktionsrhythmus des Abnehmers angepaßt werden entstehen - weitere, schon bestehende Automobilzulieferbetriebe, werden mit westlichen Eigentümern überleben können. Diese Tendenz zeichnet sich trotz rückläufiger Automobilkonjunktur und zukünftigen Absatzproblemen beim VW-Konzern ab.

Die bislang in der Region festzustellenden Beschäftigungsimpulse durch VW veranlassen nicht zur Euphorie und lassen auch für die Zeit des Produktionsanlaufes des neuen VW-Werkes nicht erwarten, daß die Beschäftigungsprobleme der Region gelöst werden, wie dies die Regionalpolitiker vor Ort augenscheinlich erwarten. Hier ist regionale Politik gefordert, diese positiven Ansatzpunkte geschickt zu nutzen und aufzugreifen, um eine Restrukturierung der regionalen Ökonomie in Gang zu setzen.

Lieferungen an VW aus den neuen Bundesländern

(Quelle: VW-Sachsen, Stand 31.01.1992)

Lieferant	Standort	Bauteil	Besch.	für VW	für Mosel
Zsb-Teile					
Brose	Gera	Türfensterheber	35	35	5
<i>Hohe</i>	<i>Schleiz</i>	<i>Außenspiegel</i>	<i>230</i>	<i>80</i>	<i>30</i>
F. & H. Riesselmann	Ottendorf	Kunststoffspritzt.	220	220	180
Akener Fahrzeugglas	Aken	Frontscheiben	88	45	30
<i>Autoliv</i>	<i>Döbeln</i>	<i>Sicherheitsgurte</i>	<i>30</i>	<i>30</i>	<i>30</i>
<i>Schaeffler</i>	<i>Gera</i>	<i>Teppichbeläge</i>	<i>9</i>	<i>9</i>	-
Phoenix	Waltersh.	Schläuche	1.000	300	-
Cosid	Coswig	Bremsbeläge	350	-	-
Dr. Meleghy	Zwickau	Blechpreßteile	220	60	-
Bosch	Eisenach	Scheinwerfer, Wischemotore	1.200	70	-
Unikeller	Gotha	Wärmeabschirmbleche	80	70	7
VOFA Seilzüge	Gehren	Seilzüge	100	15	-
FER Fahrzeugelektrik	Eisenach	Signale, Fanfaren, Leuchten, Zündl.		88	-
<i>Naue</i>	<i>Zwickau</i>	<i>Sitze</i>	<i>113</i>	<i>113</i>	<i>113</i>
Sachsenring (SAZ)	Zwickau	AZ-Rohkarosserie Wasserboxermotor <i>div. Zsb</i>	<i>1.600</i>	<i>525</i>	<i>465</i>
<i>Siemens</i>	<i>Zwickau</i>	<i>Bordnetze</i>	<i>213</i>	<i>213</i>	<i>213</i>
Kostal	Pirna	Schalter/Werkzeugbau	93	52	-
Flachglas Torgau	Torgau	Tür-/Seitenscheiben	280	120	-
Bahrataler Ind.Mont.	Bahratal	Gummiprofile	50	50	15
Metzeler	Meuselwitz	Türdichtungen	40	40	-
Möve	Mühlhausen	Bremsschläuche	60	10	-
AKT Gardelegen	Gardelegen	Kunststoffspritzt.	70	20	-
Plastic Dodendorf	Dodendorf	Kunststoffspritzt.	53	25	-
Barkas	Frankenberg	Kleinblechteile		20	-
Metallwarenfabrik	Beierfeld	Kleinblechteile	40	10	-
Karosseriewerk	Radeberg	Schweißbaugruppen		110	-
<i>Gillet Abgassysteme</i>	<i>Zwickau</i>	<i>Wasserk./Frontend</i>	<i>140</i>	<i>15</i>	<i>15</i>
GKN	Mosel	Rohwelle Polo	850	12	-
Fahrzeugtriebwerk	Glauchau	mech. Bearbeitung		8	-
			7.185	3.209	1.103
Preßteile und anderes					
Maschinenbau	Haldensl.	Gelenkwellenaufber.	23	23	-
Gothaer Fahrzeugwerk	Gotha	Achsen, Einzelteile	70	70	-
Geräte- u. Pumpenbau	Merbelsrod	Wasserpumpen	165	165	-
Blechformwerk	Bernsbach	T 2/T 3-Türen	60	60	-
Automobiltechnik	Heiligenst.	Kleinpreßteile	.	.	-
Benteler Umformtechnik	Eisenach	Blechpreßteile	400	125	-

Eisen- u. Hüttenwerke	Thale	Sinterteile	38	38	-
Landtechnik	Schönebeck	Blechteile	20	20	-
Thyssen Umformtechnik	Ludwigsf.	Blechpreßteile	420	420	-
Sächsische Schraubenw.	Chemnitz	Schrauben	6	6	-
EATON Automotive	Nordhausen	Ventile	172	172	-
SERO Entsorgungs mbH	Eisenhütt.	Lief. Alu-Schrott	.	.	-
Metallaufbereitung	Rostock	Lief. Alu-Schrott	.	.	-
Motorenteile					
Motorenwerk Chemnitz	Chemnitz	Rumpfmotore	622	622	-
Barkas	Frankenberg	Kleinblechteile	20	20	-
		Kernfertigung	270	270	-
		Alu-Teile, Ölpumpen, Dichtfl.	25	25	-
Zylinderkopffertigung	Eisenach	mech. Bearb., ZK-Montage	242	242	-
Hörmann	Chemnitz	Dienstleistung	40	40	-
IAV Sachsen	Chemnitz	Serienbetreuung	70	70	-
Fahrzeugguß	Leipzig	ZKG-Guß	300	300	-
Megu	Wernigerode	Zylinderkopfguß	95	95	-
Schmiede- u. Federnwerk	Roßwein	Pleul-Schmiedeteile	35	35	-
Kolben- u. Aluminiumguß	Leipzig	Kolben-Guß, Bearbeitung u. Komplettierung	150	150	-
Druckguß	Heidenau	Ölpumpengehäuse NW-Lagerdeckel, Dichtfl.	60	60	-
INA	Luckenwalde	hydr. Tassenstößel	170	170	-
Valeo	Reichenbach	Kupplungen	113	87	-
Fahrzeugelektrik	Pirna	Öldruckschalter		25	-
Bremi	Dömnitz	Zündleitungen	40	40	-