

Die wirtschaftliche und  
arbeitsmarktpolitische Bedeutung der

# KFZ- Zulieferindustrie in der Großregion

Saar-Lor-Lux-Rheinland-Pfalz  
unter besonderer Berücksichtigung  
der Grenzgänger



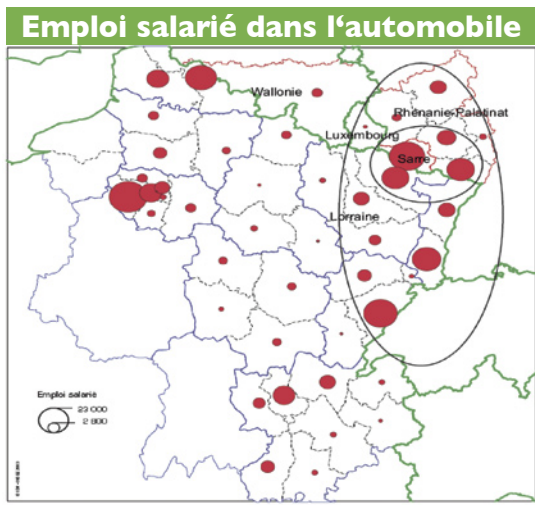
[www.wec-europa.org](http://www.wec-europa.org)

# Inhalt

<b>Vorwort</b>	<b>4</b>
<b>1. Grundlegende Charakteristika der Automobilzulieferindustrie in SLLR</b>	<b>5</b>
1.1 Die Automobilindustrie und ihre Zulieferer - größter Arbeitgeber und Investor in SLLR	5
1.2 Automobilzulieferindustrie Motor für Wachstum und Beschäftigung in der Großregion	6
<b>2. Entwicklung und aktuelle Situation der Automobilzulieferindustrie in der Großregion</b>	<b>7</b>
2.1 Historischer Rückblick	7
2.2 Aktuelle Situation und Marktposition der in der Großregion ansässigen Zulieferer	8
2.2.1 Autoland Saarland	8
2.2.2 Lothringen - Spitzenposition unter den Zentren der französischen Automobilproduktion	9
2.2.3 Luxemburg - im Zentrum der europäischen Automobilindustrie	11
2.2.4 Rheinland Pfalz - bevorzugter Standort für mittelständische Automobilzulieferer	12
<b>3. Die wirtschafts- und arbeitsmarktpolitische Bedeutung der Automobilzulieferindustrie für die Großregion</b>	<b>14</b>
3.1 Die grenzüberschreitenden Berufspendler	14
<b>4. Regionale Netzwerke und Cluster in der Automobilzulieferbranche als Modell für eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit</b>	<b>15</b>
<b>5. Wege und Möglichkeiten zu einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Automobilzulieferer in SLLR</b>	<b>18</b>
<b>6. Fazit: Zulieferindustrie in SLLR, Chancen, Möglichkeiten, Risiken</b>	<b>20</b>
<b>7. Linkliste</b>	<b>21</b>

# VORWORT

Die Automobilindustrie zählt zu den wichtigsten Wirtschaftsbranchen in Europa. Auch für die Großregion Saar-Lor-Lux-Rheinland-Pfalz hat dieser Industriezweig eine enorme wirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Bedeutung. Dies wird vor allem durch eine Betrachtung der Beschäftigungszahlen deutlich. So sind allein in Rheinland-Pfalz über 50.000 Arbeitnehmer in der Automobilindustrie und vor allem bei ihren Zulieferbetrieben tätig. Auch die über 22.000 in Lothringen, die ca. 5.000 in Luxemburg und die mehr als 40.000 im Saarland in diesem Sektor Arbeitenden bestätigen die Wichtigkeit der Automobilindustrie für die Großregion. Durch die große Anzahl von Grenzgängern, die im Automobilssektor tätig sind, wirkt die KFZ- Industrie außerdem als Motor für Mobilität in der Großregion.



Source: Estimation d'emploi 2002 - Insee, Statistisches Landesamt Saarland, Statec Luxembourg, Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Service des Etudes et de la Statistique Wallonie

Große Automobilkonzerne wie FORD, OPEL oder DAIMLER CHRYSLER (mit MCC SMART) gehören ebenso zu den in der Region ansässigen Firmen wie kleine und mittlere Unternehmen so z.B. SMAE, Recaro, Behr, ZF-Getriebe und Bosch. Sie alle sind große Arbeitgeber, die in der Vergangenheit für Fortschritt, Innovation, höchste Ausbildungsqualität und Beschäftigungssicherung standen und dies auch in Zukunft tun werden. Der Wettbewerbsdruck, mit dem die Unternehmen umgehen müssen wird jedoch immer stärker. Arbeitsplätze werden abgebaut, ganze Firmenstandorte wie z.B. demnächst die AEG-Werke in Nürnberg, werden geschlossen und in Richtung Osteuropa, wo die Lohn- und Produktionskosten niedriger sind, verlagert. Auch die Automobil-

produktionswerke und Zulieferbetriebe in der Großregion sind diesem immer stärker werdenden Wettbewerbsdruck ausgesetzt und müssen versuchen, den wesentlich günstigeren Löhnen und Produktionskosten in Osteuropa und Asien stand zu halten. Damit dies langfristig gelingen kann müssen standortspezifische Wettbewerbsvorteile identifiziert und hervorgehoben werden, um so Arbeitsplätze auf längere Sicht in der Großregion halten zu können.

Die Bildung eines grenzüberschreitenden Clusters der in der Region ansässigen Zulieferbetriebe würde entscheidend dazu beitragen. Dieser könnte unter anderem dabei mitwirken, den Informationsaustausch zwischen den einzelnen Unternehmen zu fördern, aber auch helfen, die Marktstellung der beteiligten Unternehmen zu verbessern. Die bereits in der Großregion agierenden regionalen Cluster wie Automotive Saar oder die Automobilzulieferinitiative Rheinland-Pfalz und ihre Arbeit sollten als Vorbild für einen künftigen grenzüberschreitenden KFZ-Cluster SLLR dienen. Ein solcher ist ein wichtiges Instrument zur Stärkung und zum Ausbau der internationalen Wettbewerbsposition der Zulieferbetriebe der Großregion.

Aufgrund ihrer Wichtigkeit für die Großregion ist für EURES-T SLLR die Befassung mit der Automobilindustrie von jeher eine Priorität. Bereits seit 1996 wurden immer wieder Studien zum Thema angefertigt. Außerdem wurden bisher drei vielbeachtete Workshops zum Themenbereich „Zukunft der Automobil- und Zulieferindustrie in der Großregion und ihre besondere Bedeutung für die grenzüberschreitenden Arbeitsmärkte“ veranstaltet. Die Reihe soll fortgesetzt werden, da die Branche in den letzten vierzig Jahren zu einem der wichtigsten Standbeine der Industrie der Großregion geworden ist und außerdem in der Kfz-Industrie neben dem Gesundheitssektor die meisten Grenzgänger in der Region arbeiten. Ein Ziel ist es, die Bildung grenzüberschreitender Automobil-Cluster anzuregen.

*Joachim Geppert*

Geschäftsführer MKW Wirtschaftsforschung

# I. Grundlegende Charakteristika der Automobilzulieferindustrie in SLLR

## I.1 Die Automobilindustrie und ihre Zulieferer - größter Arbeitgeber und Investor in SLLR

Zusammen mit ihren vorgelagerten und nachgelagerten Betrieben ist die Kfz-Branche in allen Teilregionen von Saar-Lor-Lux-Rheinland-Pfalz der größte Arbeitgeber und Investor. Darüber hinaus ist die Automobilindustrie mit ihren Zulieferern der Wirtschaftssektor, der in den letzten Jahrzehnten entscheidend zum Strukturwandel in der Großregion beigetragen hat und auch in der Generierung von Arbeitsplätzen, vor allem im Dienstleistungssektor und im High Tech Bereich, richtungweisend war. Die Automobilindustrie kann folglich als die bedeutendste Branche im Bereich des produzierenden Gewerbes gesehen werden, sowohl was Beschäftigung als auch was Umsatz betrifft.

Tendenziell sind in der saarländischen Automobilindustrie im Wesentlichen Großbetriebe dominant. In Lothringen dahingegen sind eher kleine und mittlere Unternehmen angesiedelt. Die rheinland-pfälzische

Automobilindustrie schließlich ist durch große industrielle Mittelständler geprägt. Die Automobilindustrie leistet einen entscheidenden

Region	Betriebe	Beschäftigte	Umsatz je Betrieb (Mio. Euro) $\emptyset$	Beschäftigte je Betrieb $\emptyset$	Umsatz je Mitarbeiter in Euro $\emptyset$	Exportquote	Lohn- und Gehaltssumme je Mitarbeiter in Euro $\emptyset$
Saarland (2002)	23	25.007	398,9	1.087,3	366.909	59,5%	38.522
Lothringen (2000)	108	19.637	-	181,8	-	-	23.062
Rheinland-Pfalz (2002)	60	27.183	135,1	453,1	298.322	51,3%	38.322

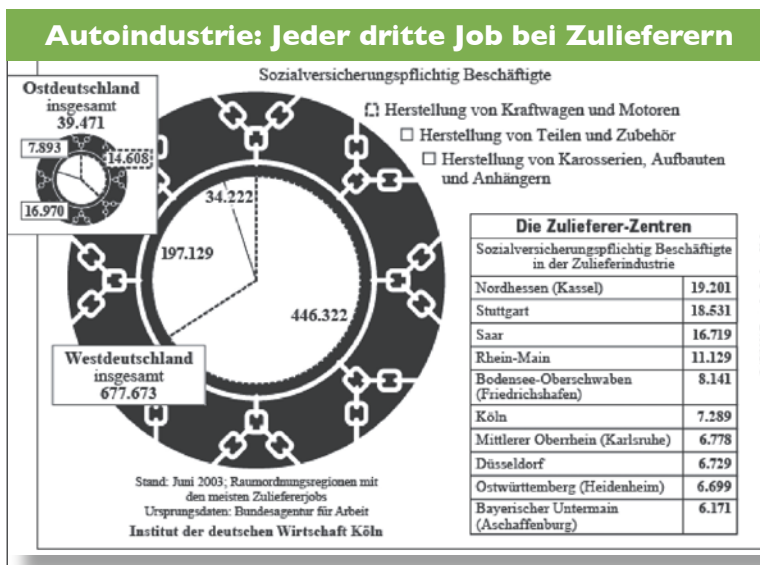
Quelle: Statistische Landesämter

Beitrag zur Wertschöpfung und zum Export der drei Länder der Großregion. Sie nimmt außerdem eine wichtige Position als Investor ein, die von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist. So ist das Ford-Werk in Saarlouis mit seinen rund 7.000 Beschäftigten nicht nur der zweitgrößte industrielle Arbeitgeber im Saarland, sondern zählt auch mit zu den wichtigsten Investoren der Gegend. Das Werk Saarlouis ordert allein bei saarländischen Zulieferern täglich Waren und Dienstleistungen im Wert von über 4 Millionen Euro. Auch Daimler Chrysler in Würth ist ein wichtiger Investor in der Südpfalz. Gleiches gilt für das Opel Werk in Kaiserslautern das mit rund 5.000 Mitarbeitern nicht nur der größte Arbeitgeber der Westpfalz ist, sondern auch bei Zulieferern und Firmen im Umkreis zahlreiche Erzeugnisse und Dienstleistungen bestellt und so große Summen in die örtliche Wirtschaft investiert. Ähnliches gilt für MCC SMART mit an die 2.000 Beschäftigten für Lothringen.

## 1.2. Automobilzulieferindustrie - Motor für Wachstum und Beschäftigung in der Großregion

Insgesamt sind rund 400 Betriebe als Automobilhersteller- oder Zulieferer in der Region SLLR tätig. Etwa 130.000 Menschen werden von diesen Unternehmen beschäftigt. Fast jeder 5. industrielle Arbeitsplatz in der Region SLLR wird damit von der Automobilindustrie gestellt. Die Bedeutung der in der Großregion ansässigen Zulieferer gleicht der Bedeutung, die sie in gesamt Deutschland

einnehmen, da auch bundesweit viele Stellen der Branche bei den der Produktion vor- bzw. nachgelagerten Betrieben liegen. Das Saarland ist zudem eines der bedeutendsten Zulieferer-Zentren Deutschlands. Die dortigen Unternehmen zählen zu den führenden der Branche und sind auch international von Bedeutung, zumal sie sehr exportorientiert arbeiten. Knapp 60% der Umsätze werden mit ausländischen Kunden erwirtschaftet.



Quelle: Anlage zu: Direkt, Presseinformationen des Instituts der deutschen Wirtschaft, Köln, Jg. 30 Nr.68, Direkt 17.11.04

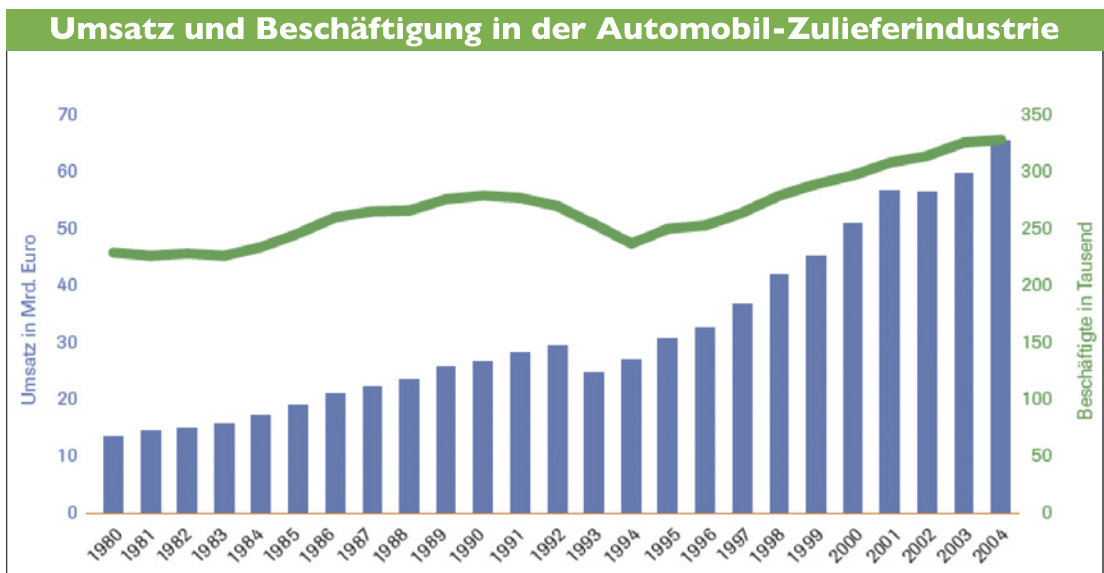
Gleiches gilt auch für Rheinland-Pfalz, wo die Automobilindustrie zusammen mit der chemischen Industrie eine wichtige Rolle für Wachstum und Arbeitsmarkt des Bundeslandes spielt. Auch hier wird nahezu jeder zweite Euro mit ausländischen Kunden eingenommen. Eine Vielzahl von Betrieben hat zudem eine ausländische Muttergesellschaft. Dies macht deutlich, dass die Großregion auch über ihre Grenzen hinaus eine nicht zu unterschätzende Bedeutung hat und im internationalen Markt gut positioniert ist.

## 2. Entwicklung und aktuelle Situation der Automobilzulieferindustrie in der Großregion

### 2.1 Historischer Rückblick

Die Großregion war lange Zeit entscheidend von der Montanindustrie geprägt und zählte zu den bedeutendsten europäischen Regionen in diesem Sektor. Durch die Kohle- und Stahlkrise wurde die dominierende Rolle dieses Industriezweiges jedoch aufgebrochen, so dass sich eine stärker diversifizierte industrielle Basis entwickeln konnte. Im Vergleich zu den 60er Jahren hat ein tiefgreifender industrieller Strukturwandel stattgefunden, im Zuge dessen die bisher dominanten Branchen deutlich an Bedeutung verloren. Verbunden war dies mit einem starken Abbau an Arbeitsplätzen, vor allem im Bergbau und der Stahlindustrie, wo durch Schließungen in den letzten 40 Jahren rund 80.000 Arbeitsplätze verloren gegangen sind. In Lothringen kam überdies ein deutlicher Rückgang bei der ehemals bedeutenden Textilindustrie hinzu.

Bei der in den achtziger Jahren einsetzenden wirtschaftlichen Umstrukturierung spielte die Fahrzeugindustrie eine erhebliche Rolle. Insbesondere die Kfz-produzierende Industrie und ihre Zulieferer haben die Kohle- und Stahlmonostruktur in der Grenzregion hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Bedeutung abgelöst. Wie in anderen vom industriellen Niedergang betroffenen Regionen, siedelten sich auch in der Großregion Saar-Lor-Lux- Rheinland-Pfalz via staatlicher Finanzhilfen, aber auch aufgrund besonderer Standortvorteile- wie guter infrastruktureller Ausstattung, zentraler Lage oder dem Vorhandensein geschulter Industriearbeitskräfte- neue Automobilmontagewerke und Zweigbetriebe der Fahrzeugindustrie an.



Quelle: VDA-Statistiken

Durch diese Ansiedlungen konnte der Beschäftigtenabbau zumindest zu einem Teil ausgeglichen werden. Die Dominanz einer einzigen Branche mit wenigen Großunternehmen stellt jedoch ein strukturelles Problem für die ganze Region dar, denn hierdurch steigt die Krisenanfälligkeit der Wirtschaft in der gesamten Region. Nur in Luxemburg ist dies weniger der Fall, da hier auch andere Branchen, vor allem im Finanz- und Dienstleistungssektor, von Bedeutung sind.

## 2.2 Aktuelle Situation und Marktposition der in der Großregion ansässigen Zulieferer

### 2.2.1 Autoland Saarland

Oft wird in Fachkreisen auch vom „Autoland Saar“ gesprochen. Diese Bezeichnung ist angesichts der enormen Bedeutung die die Automobilindustrie für dieses Bundesland hat, durchaus berechtigt. In den letzten Jahrzehnten haben die Zulieferbetriebe der Kfz-Industrie, die sich seit den 60'ern Jahren vermehrt im Saarland ansiedelten, immer mehr an Einfluss gewonnen und entscheidend an der wirtschaftlichen Entwicklung des Saarlandes mitgewirkt.

#### Die Automobilindustrie im Saarland 2004

<b>Zahl der Betriebe*</b>	<b>25</b>
<b>Zahl der Beschäftigten:</b>	<b>25.171</b>
<b>dar. Grenzgänger aus Frankreich:</b>	<b>ca. 2.20</b>
<b>Bruttolöhne und -gehälter:</b>	<b>1.054 Mio. EU</b>
<b>Gesamtumsatz:</b>	<b>8.618 Mio. EUR</b>
<b>dar. im Export:</b>	<b>4.806 Mio. EUR</b>

\* ab 20 Beschäftigten

Quelle: Statistisches Landesamt Saarland

Die Struktur der Automobilzulieferer im Saarland ist sehr heterogen: Einigen Großunternehmen, die überwiegend Zweigwerke bzw. Tochterunternehmen internationaler Konzerne sind, steht eine Vielzahl kleinerer und mittlerer Unternehmen gegenüber, die im Wesentlichen für den deutschen und europäischen Markt produzieren. Manche Betriebe liefern nahezu ausschließlich an die Automobilindustrie,

während andere Unternehmen stärker diversifiziert sind. Neben Automobilzulieferern haben sich im Saarland auch so genannte „Fabrik-Ausrüster“ angesiedelt, welche die Automobilfabriken mit Maschinen, Anlagen oder Prüfständen und Justiereinrichtungen ausstatten. Insgesamt sind rund 60 saarländische Betriebe als Automobilzulieferer im engeren wie im weiteren Sinne tätig.

Alles in allem hängen im Saarland rund 42.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt von der Automobilindustrie ab.

Auch international sind die saarländischen Zulieferbetriebe von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Viele der ansässigen Firmen sind global aktiv. Die Zulieferindustrie im Saarland ist sehr exportorientiert. Eine wachsende Zahl von ausländischen Autoherstellern bezieht wesentliche Teile ihrer Ausrüstung insbesondere in der Automatisierungs-, Förder-, Mess- und Kontrolltechnik aus dem Saarland. Fast drei Viertel der Umsätze der im Saarland produzierenden Zulieferbetriebe werden mit nicht aus Deutschland stammenden Kunden erwirtschaftet.

## Wichtige Zulieferbetriebe im Saarland

Name	Standort	Beschäftigte
Robert Bosch GmbH	Homburg	6.600
ZF Getriebe GmbH	Saarbrücken	5.100
Eberspächer KG	Neunkirchen	1.900
Saar-Gummi GmbH	Wadern	1.600
Michelin Reifenwerke KG	Homburg	1.400
Halberg-Guss GmbH	Saarbrücken	1.300
Johnson-Controls GmbH	Überherrn-Althofweiler	600
Ford-Supplier-Park		350
Otzenhausen		170
Decoma GmbH	Sulzbach	1.100
Krupp-Gerlach GmbH	Homburg	1.100
Intermet Neunkirchen GmbH	Neunkirchen	800
Willy Voit GmbH & Co. KG	St. Ingbert	750
VAW alucast GmbH	Dillingen	450
Lakatos und Söhne GmbH	Niederwürzbach, Aßweiler	100

Quelle: IHK Saarland, 2002

### 2.2.2 Lothringen, Spitzenposition unter den Zentren der französischen Automobilproduktion

Innerhalb weniger Jahrzehnte ist Lothringen zu einem der Zentren der französischen Automobilindustrie und ihrer Zulieferer geworden. Noch im Jahr 1975 war von dieser Spezialisierung allerdings nichts zu bemerken. In den 60'er Jahren waren lediglich 5.000 Personen in der Automobilbranche tätig. Heute arbeiten fast fünf mal so viele Menschen für die in der Region ansässigen Autobauer und ihre Zulieferer. In weniger als 30 Jahren hat die Region Know-how und Erfahrung im Bereich Automobilbau angesammelt so wie gleichzeitig qualifiziertes Personal ausgebildet und konnte dadurch zu einer der bedeutendsten Regionen Frankreichs im Automobilssektor werden. Heute ist die Automobilbranche einer der wichtigsten und dynamischsten Wirtschaftszweige Lothringens.

Die Automobilindustrie ist der drittgrößte lothringische Arbeitgeber, der Sektor mit dem höchsten Beschäftigungswachstum und der größte Investor mit jährlich mehr als 19% der Industrieinvestitionen insgesamt. Regionaler Schwerpunkt der lothringischen Automobilindustrie ist das Departement „Moselle“.

Die etwa 70 Automobilzulieferer dieses Departements stellen rund die Hälfte der Beschäftigten insgesamt. Durch die Umstrukturierung der traditionellen lothringischen Industrie hat die regionale Automobilindustrie enorm an Bedeutung gewonnen. Die Wichtigkeit und Marktposition der lothringischen Automobilindustrie und ihrer Zulieferer ist somit stetig gewachsen und macht die Region zu einem der strategisch wichtigsten Standorte überhaupt in Frankreich für diese Branche.



Eine Übersicht über die regionale Verteilung der lothringischen Automobilindustrie zeigt folgende Abbildung.



-56/6.2b

Sources : Partenaires VALORIS Lorraine 2000 © VALORIS Lorraine 2000

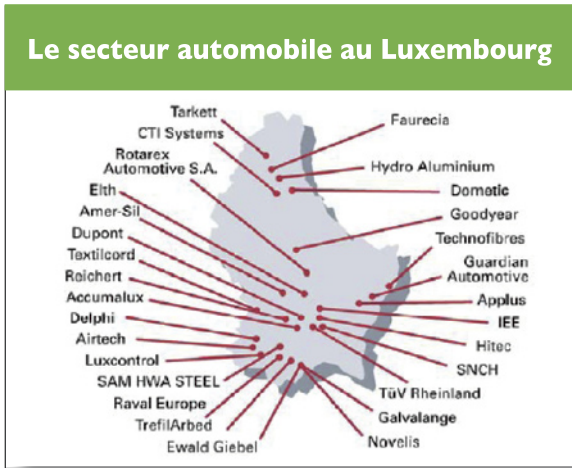
- Vehicle manufacturing plants
- Automotive suppliers

- Research consultancy
- North American logistics center for the automotive industry

### 2.2.3 Luxembourg- im Zentrum der europäischen Automobilindustrie

Die luxemburgische Wirtschaft war lange Zeit von der Stahlindustrie beherrscht und auch heute noch ist die Firma Arcelor einer der größten Arbeitgeber des Landes. Anfang der 60'er Jahre begann jedoch eine Phase intensiver wirtschaftlicher Diversifizierung, da auch Luxembourg von der Krise der Eisen- und Stahlindustrie und dem damit verbundenen Verlust zahlreicher Arbeitsplätze nicht unberührt blieb. Mit dem Einbruch der Schwerindustrie begann der stetige Aufstieg

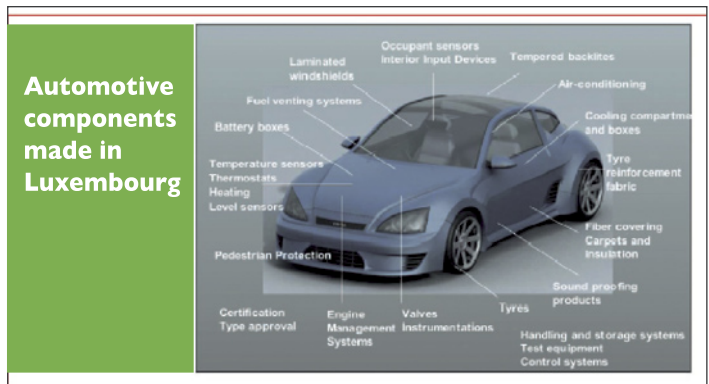
des Dienstleistungssektors, insbesondere der Banken. Im kleinen Luxembourg sind über 200 Banken ansässig. Aber auch in der Industrie haben sich mit den Bereichen Kunststoff, Gummi, Flachglasindustrie oder Magnetbandherstellung neue Schwerpunkte gebildet. Bei der Struktur der Automobilindustrie innerhalb der Großregion nimmt Luxembourg eine Sonderrolle ein. Dort dominieren Unternehmen, die statistisch gesehen nicht direkt der Automobilbranche zugerechnet werden, also Unternehmen aus den oben genannten Branchen wie Chemie oder Textilgewerbe, mit deren Erzeugnissen die Automobilhersteller und ihre Zulieferer beliefert werden.



Quelle: ILEA

Den direkten Automobilzulieferern kommt dagegen eine vergleichsweise geringe Bedeutung zu, was dazu führt, dass mit Hilfe der verfügbaren amtlichen Statistiken nur schwer Aussagen über Bedeutung und Entwicklung der Automobilindustrie in Luxembourg gemacht werden können. Es lässt sich aber feststellen, dass in den letzten zehn Jahren eine eigene luxemburgische Zulieferindustrie entstanden ist. Luxembourg Firmen, die vorher auch für andere Branchen tätig waren, haben ihre Produktpalette entsprechend umgestellt und sind so mit der Zeit zu Akteuren der Automobilbranche geworden.

Außerdem haben ausländische Unternehmen wie der Reifenhersteller Goodyear in Luxembourg Zweigwerke errichtet. Heute sind etwa 30 Luxemburger Unternehmen und 9.000 Beschäftigte in Automobilzulieferbereich tätig. Ein Grund für den Bedeutungsgewinn Luxembourgs für die Automobilzulieferindustrie in den letzten Jahren ist sicherlich die geographische Lage des Landes. Es hat sich zwar kein Automobilhersteller für den Standort Luxembourg entschieden, das Großherzogtum liegt aber im Zentrum der europäischen Automobilindustrie.



## Die Region SLLR im Zentrum der europäischen Automobilindustrie



Drei Viertel Europas größter Produktionsstätten liegen im Einzugsbereich von Luxemburg und können von dort aus just-in-time innerhalb eines Tages beliefert werden, was den Standort Luxemburg strategisch gesehen sehr attraktiv macht und die Ansiedlungen der letzten Jahre erklärt.

### 2.2.4 Rheinland-Pfalz - bevorzugter Standort für Mittelständische Automobilzulieferer

#### Kerndaten von Fahrzeugbau und Automobilzulieferindustrie in Rheinland-Pfalz im Jahr 2003

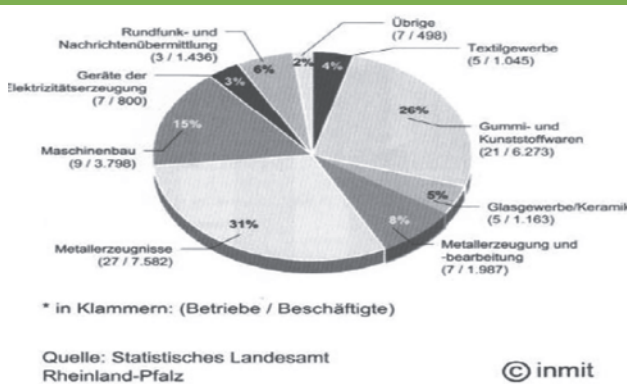
Betriebe mit 20 und mehr Beschäftigten	Hersteller	Zulieferer i.e.S.	Zulieferer i.w.S.
Betriebe	10	44	91
Beschäftigte	14.237	12.118	24.582
Umsatz (in Mrd. EUR)	5,5	3,1	4,1

Quelle: Automobilzuliefererinitiative RLP

Während der letzten zwanzig Jahre hat die Automobilindustrie wie kaum eine andere Branche die wirtschaftliche Entwicklung in Rheinland-Pfalz tiefgreifend beeinflusst. Die im Land ansässigen Automobilhersteller Daimler Chrysler und Opel tragen beständig zur Wirtschaftskraft des Landes bei. Auch das dichte Netz namhafter Automobil-Zulieferbetriebe bestimmt diese nachhaltig. Nach der chemischen Industrie ist die Kraftfahrzeugindustrie mit ihren Zulieferbetrieben der wichtigste Industriezweig in Rheinland-Pfalz. Seine Lage im Mittelpunkt europäischer Absatzmärkte macht das Bundesland zu einem attraktiven und wirtschaftlich interessanten Standort für Firmen aus dem In- und Ausland. Seit Beginn der neunziger Jahre haben sich immer mehr Zulieferbetriebe in Rheinland-Pfalz angesiedelt. In den Jahren 1995 bis 2005 ist ihre Zahl kontinuierlich gestiegen, der Umsatz gewachsen. Dazu trug mitunter auch die Wirtschaftsförderungspolitik des Landes bei, deren Schwerpunkte bei der Förderung von Existenzgründungen, Neuansiedlungen, Erweiterungen und Umstellungsmaßnahmen von Betrieben sowie des Ausbaus der wirtschaftsnahen Infrastruktur (z.B. Erschließung von Industrie- und Gewerbeflächen) liegen.

Allgemein ist die Branche sehr exportorientiert. Beinahe die Hälfte der Einnahmen der Automobilzulieferer wird mit internationalen Kunden erwirtschaftet. Ein Großteil der in Rheinland-Pfalz ansässigen Zulieferbetriebe sind kleine und mittelständische Unternehmen, deren Beschäftigtenzahl zwischen 20 und 250 liegt.

**Struktur der Automobilzulieferer  
(im weiteren Sinne)  
in Rheinland-Pfalz im Jahr 2003  
(Anteil der Beschäftigten in %) \***

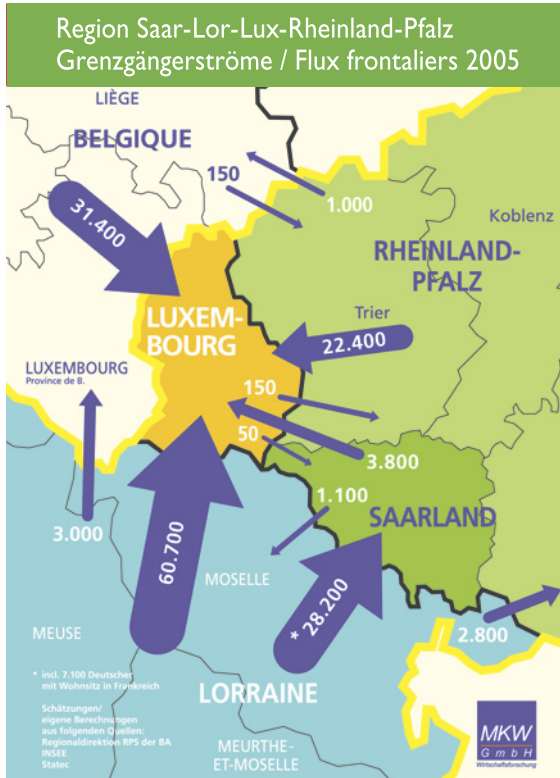


Der Status der Zulieferbetriebe ist unterschiedlich. Es gibt so wohl System- und Modulhersteller wie Teil- oder Komponentenhersteller. Manche Firmen stellen auch kein Produkt her, sondern bieten Dienstleistungen wie z.B. das Erstellen von Softwareprogrammen für die Automobilbauer und deren Zulieferer an. Ein Großteil der in Rheinland-Pfalz als Zulieferer tätigen Betriebe sind sowohl Direktzulieferer als auch Unterlieferant. Untenstehende (der Lage im Enddokument anpassen!!!) Graphik verdeutlicht die Struktur der rheinland-pfälzischen Zulieferbetriebe.

Viele Zulieferbetriebe des Landes sind Mitglied der Automobilzulieferinitiative Rheinland-Pfalz, die mit ihren Aktivitäten dazu beiträgt, den Wirtschaftszweig voran zu bringen und die Marktposition der teilnehmenden Unternehmen auszubauen. Durch intensive Zusammenarbeit, die Kooperation mit anderen Verbänden und regen Wissenstransfer können die rheinland-pfälzischen Unternehmen zum Fortbestand der Branche beitragen.

### 3. Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitische Bedeutung der Automobilzulieferbranche für die Region

#### 3.1 Die Grenzüberschreitenden Berufspendler



Mit mehr als 150.000 Grenzgängern nimmt die Großregion SLLR, was die grenzüberschreitende Mobilität der Beschäftigten angeht, einen Spitzenplatz innerhalb Europas ein (die Region stellt ca. 1/4 aller Grenzpendler in Westeuropa). Ein Grund für den hohen Anteil an Grenzgängern ist sicherlich die unterschiedliche wirtschaftliche Lage der Teilregionen. Große Ströme von Arbeitskräften zieht es in die Nachbarländer, wobei Luxemburg die attraktivste Zielregion ist. Der zweitstärkste Grenzgängerstrom verläuft ins Saarland. Das größte Herkunftsgebiet von Grenzgängern in SLLR ist Lothringen. Unter den 28.200 Pendlern aus Lothringen befinden sich allerdings auch etwa 7.000 Deutsche, die ihren Wohnsitz über die Grenze ins benachbarte Frankreich verlegt, ihre alte Arbeitsstelle aber beibehalten haben. Als Zielgebiet für Pendler ist Lothringen hingegen nur wenig attraktiv.

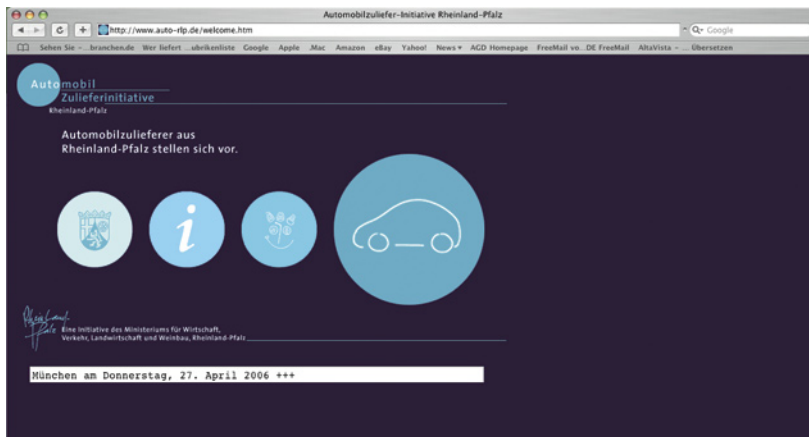
Zwar gibt es keine amtlichen Statistiken, die über die Anzahl der in der Automobilindustrie und bei ihren Zulieferbetrieben tätigen Grenzpendler Auskunft geben, man kann aber dennoch festhalten, dass ihre Bedeutung in dieser Branche sehr hoch ist. So ist die Hälfte aller Grenzgänger Industriearbeiter. Je nach Betrieb kann der Anteil an Grenzgängern unter der Belegschaft bis zu 70% betragen. Die Qualifikation der Grenzpendler in den einzelnen Betrieben der Kfz-Zulieferindustrie variiert ebenfalls. Sie reicht vom einfachen Fließbandarbeiter bis hin zum hochqualifizierten Spezialisten oder zur Führungskraft.

Gerade in Luxemburg, wo es oft an Fachkräften mangelt, gibt es viele Betriebe mit einer hohen Anzahl von Angestellten, deren Wohnsitz nicht in Luxemburg liegt. Man kann feststellen, dass der Anteil an Grenzgängern bei Automobilzulieferern mit hohem Bedarf an Spezialisten um einiges größer ist, als bei solchen mit weniger spezialisierten Arbeitskräften.

Die Grenzgänger erleichtern es den Firmen durch ihre Mobilität Spezialisten und qualifiziertes Personal zu finden. Auch Arbeitnehmer können profitieren. Für sie bietet die Möglichkeit im benach-

barten Ausland bei Kfz-Zulieferern und –Herstellern arbeiten zu können, eine größere Auswahl an potentiellen Arbeitsplätzen. Viele Standorte spielen daher nicht nur auf dem nationalen Arbeitsmarkt eine wichtige Rolle, sondern auch für den der Nachbarländer bzw. –Regionen. So arbeiten z.B. allein im Ford-Werk Saarlouis und bei den Unternehmen im angeschlossenen Industriepark an die 1000 Lothringer im Bereich der Automobilindustrie. Der Anteil deutscher Abreitnehmer bei der im lothringischen Hambach ansässigen SMART ist im Gegensatz dazu sehr gering. Die wenigen Deutschen, die dort beschäftigt sind, arbeiten alle in Führungspositionen und sind Mitarbeiter von Daimler-Chrysler oder anderer in Smartville ansässiger deutscher Firmen, die hier meist zeitlich befristet einen klassischen Auslands ‚stage‘ verbringen. Aufgrund des für Deutsche uninteressanten geringeren Lohnes in Lothringen arbeiten fast keine deutschen Monteure bei französischen Zulieferbetrieben im benachbarten Département Moselle.

## 4. Regionale Netzwerke und Cluster in der Automobilzulieferbranche als Modell für eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit



Im Jahr 1996 rief das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau zusammen mit dem Fachbereich Sozial- und Wirtschaftswissenschaften der Universität Kaiserslautern die Automobil-Zulieferinitiative Rheinland-Pfalz ins Leben. Zweck dieser mittlerweile seit

10 Jahren erfolgreich agierenden Initiative ist es, durch die Bündelung der Kräfte von Zulieferunternehmen und Automobilherstellern deren Marktposition angesichts des harten internationalen Wettbewerbs dem sie ausgesetzt sind zu verstärken. Da zunehmend auch von den Zulieferbetrieben Kompetenzen wie Kontinuierliche Innovation, Flexibilität sowie Kooperation im Netzwerkverbund gefordert werden, ist es eines der Ziele der Initiative, zusammen mit den teilnehmenden Unternehmen Kräfte zu bündeln und bisher nicht genutzte Potenziale zu aktivieren. Man will die internationale Wettbewerbsfähigkeit der in der Region ansässigen Zulieferbetriebe und Automobilhersteller ausbauen, um so Arbeitsplätze zu sichern bzw. neu aufzubauen. Auch die Kooperation und Kommunikation der Automobilzulieferer untereinander und zwischen Zulieferern und Herstellern will die Initiative verbessern.

Die Globalisierung der Wirtschaft, das Entstehen neuer Konkurrenz, vor allem in Osteuropäischen und Asiatischen Ländern so wie der Wandel der Produktionskonzepte und –Systeme stellt Großkonzerne und mittelständische Unternehmen gleichermaßen vor neue Herausforderungen. Die Automobil-Zulieferinitiative hat es sich zur Aufgabe gemacht kleine und mittelständische Unternehmen der Automobil-Zulieferindustrie fit für die Herausforderungen der Zukunft zu machen und sie im Wandlungsprozess der Reorganisation zu unterstützen. Dies geschieht unter anderem durch zahlreiche Seminare, Workshops und Firmenbesuche. Hilfe zur Selbsthilfe zusammen mit einer langfristig orientierten Strategie der Anregung zur Selbstveränderung bilden den Handlungsrahmen für die Aktivitäten der Automobil-Zulieferinitiative. Das von der Initiative erstellte Handbuch „Automobil-Zulieferer aus Rheinland-Pfalz stellen sich vor“ ist ein wichtiges Nachschlagewerk für Interessierte aus der Branche. Es gibt einen Überblick über die Unternehmen der rheinland-pfälzischen Automobil-Zulieferindustrie mit Unternehmensdaten von mehr als 130 rheinland-pfälzischen Automobilzulieferern.

## CLUSTER

Der Begriff „Cluster“ kommt in verschiedenen Bereichen vor. So wird er etwa als Bezeichnung für Computernetzwerke, in der Physik, der Wirtschaft aber auch in der Medizin benutzt. Generell bezeichnet er ein als Einheit betrachtetes Ganzes, das aus diversen Einzelteilen besteht. Aus ökonomischer Sicht können Cluster als durch räumliche Konzentration von kleinen und größeren Betrieben einer Branche gebildete Netzwerke von Produzenten, Zulieferern, Forschungseinrichtungen oder Dienstleistern definiert werden.

Die Mitglieder eines solchen Clusters stehen dabei über Liefer- bzw. Wettbewerbsbeziehungen oder gemeinsame Interessen miteinander in Beziehung und kooperieren in Netzwerken, obwohl sie am Markt auch als Konkurrenten auftreten. Wirtschaftspolitisch gilt die Schaffung von Clustern aus kooperationswilligen Unternehmen als bevorzugtes regionalpolitisches Ziel.

Der Automobil-Cluster ist ein branchenübergreifendes Netzwerk von Unternehmen sowie Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen im Bereich straßengebundener Fahrzeuge. Ziel der Cluster-Aktivitäten ist es, die (internationale) Wettbewerbsfähigkeit, Innovationskraft und Zusammenarbeit der Partnerunternehmen zu stärken. Dabei wird insbesondere auf die Bedürfnisse von kleinen und mittleren Unternehmen eingegangen.

Partner eines Automobil-Clusters können von Leistungen und Nutzen wie Information und Kommunikation, Qualifizierung, Kooperationen, Marketing & PR sowie Internationalisierung profitieren. Beispiele hierfür sind automotive.saarland, der Oberösterreichische Automobil-Cluster oder die Automobilzuliefererinitiative Rheinland-Pfalz .

Teilnehmende Unternehmen profitieren durch einen branchenübergreifenden und sehr regen Wissenstransfer so wie den Austausch von Erfahrungen. Auch eine bessere Ressourcennutzung durch Kooperation, die Erarbeitung von Projektideen so wie das Schaffen neuer persönlicher Kontakte zu potentiellen Partnern sind möglich. Durch Maßnahmen wie themenspezifische Arbeitskreise und Workshops, der Organisation von Kooperations-treffen zwischen Herstellern und Zulieferern oder gegenseitiger Werksbesuche und der Möglichkeit zur Teilnahme an nationalen und internationalen Messen unterstützt die Automobilzulieferinitiative Rheinland-Pfalz ihre Mitglieder. Auch bei der Erschließung ausländischer Märkte und der Kooperationsanbahnung steht sie den teilnehmenden Unternehmen helfend zur Seite. **Nähere Informationen über die Initiative und ihre Arbeit sind unter [www.auto-rlp.de](http://www.auto-rlp.de) erhältlich.**



Im Rahmen der „Innovationsstrategie für das Saarland“ initiierte das Ministerium für Wirtschaft und Arbeit im Jahr 2003 das Netzwerk automotive.saarland. Diese Initiative zur Bündelung und Stärkung der regionalen Automobilzulieferindustrie hat sich

vorrangig den Ausbau und die Intensivierung der vorhandenen Verbindungen zwischen Herstellern, Zulieferern und Forschungseinrichtungen sowie die Unterstützung der überbetrieblichen Zusammenarbeit zum Ziel gemacht. Gemanagt wird das Netzwerk von einem Projektteam der Forgis Institut für Fahrzeug- und Umwelttechnik GmbH, eines An-Instituts der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) in Saarbrücken und des ebenfalls an der HTW ansässigen Instituts für Produktions- und Logistiksysteme.

In einem Netzwerk bündelt automotive.saarland die Kompetenzen spezialisierter Unternehmen der Automobilzulieferbranche und bietet so insbesondere kleineren und mittleren Unternehmen die Möglichkeit zu Wissens- und Technologietransfer innerhalb des Netzwerkes. Automotive.saarland vereint die vorhandene Kompetenz der im Land ansässigen Automobilzulieferer, möchte sie durch eine verbesserte Zusammenarbeit weiter erhöhen und auf die nachfolgenden Lieferstufen sowie auf die in der Branche tätigen kleineren und mittleren Unternehmen der Region übertragen. Es bietet eine Plattform, auf der teilnehmende Unternehmen aktuelle Informationen zu Themen entlang des Produktlebenszyklus finden können.

Durch Firmenbesuche, die Teilnahme an Kongressen und Messen so wie das Durchführen von themenbezogenen Veranstaltungen bietet die Initiative den teilnehmenden Unternehmen die Möglichkeit zu Weiterbildung und Erfahrungsaustausch. Die Kompetenzlandkarte so wie eine angeschlossene Datenbank bieten eine Übersicht über alle Akteure/Unternehmen im Saarland mit konkreten Leistungsbeziehungen zur Automobil- und Zulieferindustrie.

Die am Cluster beteiligten Unternehmen sind im wesentlichen Hersteller, Systemlieferanten oder Teilezulieferer. Es werden aber ebenfalls Unternehmen der Maschinen- und Stahlbauindustrie, der Gießereiindustrie, der Kunststoff- und Metallverarbeitung, Elektrotechnik- und Mechatronik-Unternehmen in die Aktivitäten des Clusters eingebunden.

automotive.saarland hat für Unternehmen der Automobilindustrie mehrere Dienstleistungspakete aus Bereichen wie z.B. Technologiepräsentation oder Benchmarking im Angebot. Diese können unter anderem als Unterstützung beim Aufbau neuer Geschäftsbeziehungen mit potenziellen Abnehmern, beim Evaluieren von Struktur- und Prozesspotenzialen durch systematischen Vergleich der eigenen Strukturen und Prozesse mit den Best Practices und Benchmarks innerhalb und





außerhalb der Branchen so wie der Initiierung und Durchführung von gemeinsamen Aktivitäten in Anspruch genommen werden.

Wichtig bei der Arbeit des Clusters ist die Partnerschaft zwischen den Institutionen und der privatwirtschaftlichen Seite. Koordiniert von Fachexperten die den Prozess unabhängig und zielorientiert vorantreiben will automotive.saarland durch seine Aktivitäten den Fortschritt und den Strukturwandel beschleunigen und zukünftiges wirtschaftliches Wachstum absichern.

**Nähere Informationen zu automotive.saar und der Arbeit der Initiative unter [www.automotive.saarland.de](http://www.automotive.saarland.de)**

## 5. Wege und Möglichkeiten zu einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Automobilzulieferer in SLLR

Gerade angesichts des wachsenden Konkurrenzdrucks, dem die Automobilhersteller und ihre Zulieferer ausgesetzt sind und mit Blick auf die aktuelle Wirtschaftslage ist das Problem der Standortsicherung im Rahmen der Globalisierung aktueller denn je. Neue Produktionsmethoden, wie das "just in sequence"-Verfahren, machen gerade die Zulieferer immer abhängiger von den Herstellern und deren speziellen Produktionsabläufen. Im MCC-Werk im lothringischen Hambach und ebenso im Ford Supplier Park Saarlouis wo Dutzende Zulieferer, sowie der gesamte Standort vom Markterfolg eines Produktes abhängig sind, wird dies besonders deutlich. Auch das Kaiserslauterer Opelwerk ist von solchen Effekten nicht unberührt.

Eine wachsende Anzahl von Herstellern lagert ihre Produktion in Länder mit niedrigeren Lohnkosten aus oder bezieht ihre Teile kostengünstig aus dem Ausland. Auch Zusagen seitens der Konzerne, die garantieren, dass ein bestimmtes Modell weiterhin am traditionellen Standort gebaut wird, oder Übereinkommen wie der bei Opel abgeschlossene Zukunftsvertrag 2010, ändern wenig an dieser Tatsache. Sie verschieben die Gefahr nur, bieten aber kein Mittel zum dauerhaften Bestand der Branche. Die traditionellen Standorte müssen daher mehr und diese systematische Produktion durch

FORUM DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



denn je ihre Kernkompetenzen nach außen hin hervorheben tisch nutzen. Andere Wettbewerbsvorteile als eine kostengünstige Produktion durch geringe Lohnkosten müssen geschaffen und gezielt unterstrichen werden um damit die Arbeitsplätze auf längere Sicht in der Großregion zu halten.

Der angestrebte grenzüberschreitende Cluster kann den teilnehmenden Unternehmen eine Plattform zum Wissensaustausch bieten und die Bündelung lokaler Kompetenzen in einem regionalen Netzwerk als hilfreiches Instrument unterstützen.

Die Arbeit der bereits erfolgreich in der Region agierenden Initiativen und Verbände kann als Vorbild für den neuen Cluster und seine Aktivitäten dienen, da sie bereits mit guten Ergebnissen den Austausch zwischen den einzelnen Unternehmen fördern, über neue Produktionsmethoden informieren und teilweise sogar Qualifizierungsmaßnahmen anbieten. Auch Veranstaltungen wie das von der Arbeitsgemeinschaft der Saar-Lor-Lux-IHKs organisierte jährliche Automobilforum oder die von EURES-T SLLR veranstalteten Workshops sind wichtige Punkte auf dem Weg zu einer organisierten grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Automobilzulieferern in SLLR. So bietet das Automobilforum mittelständischen Zulieferbetrieben die Gelegenheit mit Einkäufern von namhaften Automobilherstellern und großen Systemlieferanten ins Gespräch zu kommen und eröffnet so Wege und Möglichkeiten zur Kooperation sowie zum Aufbau von Geschäftsbeziehungen innerhalb der Großregion, aber auch darüber hinaus.

EURES-T SLLR organisiert früher wie heute Workshops zum Themenbereich „Zukunft der Automobil- und Zulieferindustrie in der Großregion und ihre besondere Bedeutung für die grenzüberschreitenden Arbeitsmärkte“. Der letzte Workshop dieser Reihe fand im März 2005 statt und befasste sich mit der Frage, ob die Automobilindustrie die Großregion ernährt. Außerdem gab es im März 2006 ein round table Gespräch mit Vertretern der großen Zuliefererinitiativen der Region. Die Reihe soll fortgesetzt werden, wobei bei künftigen Diskussionsrunden das Thema grenzüberschreitende Clusterbildung mehr im Mittelpunkt stehen sollte.

EURES könnte als neutrale Instanz die bestehenden Netzwerke unterstützen und deren Vertreter durch die bereits erwähnten Workshops an einen Tisch bringen, um so den Austausch über die Grenze zu fördern. Diese Beispiele zeigen, dass durchaus Anfänge einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Automobilzulieferer der Großregion bestehen. Sie machen allerdings ebenfalls deutlich, dass trotz dieser Versuche eine stärkere Zusammenarbeit anzukurbeln, außer dem Willen zur Kooperation über Grenzen hinweg und interessanten Ansätzen, wenig gemeinsame Aktivitäten bestehen.

Gerade in der Region Saar-Lor-Lux- Rheinland-Pfalz jedoch könnte die Bildung eines grenzüberschreitenden Clusters der Automobilzulieferer deren Wettbewerbsfähigkeit enorm steigern und den Standort für Investoren und Kunden attraktiver machen. Die lokalen Kompetenzen müssten in einem starken und funktionsfähigen Netzwerk gebündelt werden. Dazu müssten zunächst aber Repräsentanten der bereits erfolgreich agierenden lokalen Initiativen sowie Vertreter interessierter Firmen und der offiziellen Organe (Ministerien etc.) zusammen kommen, um so eine gemeinsame Richtung zu finden und Themenschwerpunkte für die zusammen durchgeführten Aktivitäten wie



Grenzregionen  
Transfrontaler  
Saar-Lor-Lux-  
Rheinland-Pfalz

*in Kooperation mit:*

**.VSU**  
Vereinigung der Saarländischer  
Unternehmensverbände e.V.



Wirtschaftsforschung

## Einladung

**Grenzüberschreitende 3. KFZ-Konferenz EURES-SLLR  
„Ernährt“ die Automobilindustrie die Großregion? -  
Bedeutung der Branche für die grenzüberschreitenden Arbeitsmärkte“  
Donnerstag, 17. März 2005 - VSU Saarbrücken - 13.00 - 17.00 Uhr**

Deutsch-französische Simultanübersetzung



Round table 2006

z.B. Forschung und Entwicklung festzulegen. Auf jeden Fall sollten die vielen kleinen Ansätze zu einer gemeinsamen, grenzüberschreitenden Arbeit ausgebaut werden, um so auf lange Sicht die Wettbewerbsfähigkeit der in der Region ansässigen Automobilzulieferer zu verstärken und ihnen die Möglichkeit zu bieten, nach Außen hin gebündelt als Zulieferer der Großregion Saar-Lor-Lux-Rheinland-Pfalz aufzutreten. Das Potential zur Bildung eines grenzüberschreitenden Clusters der Automobilzulieferbetriebe aus SLLR ist durchaus vorhanden. Die bereits bestehenden Programme

könnten gebündelt werden, um so die zur Clusterbildung nötige kritische Masse zu erreichen und auch auf internationaler Ebene effektiv arbeiten zu können.

Der neue grenzüberschreitende Cluster muss zu einem schlagkräftigen Instrument zur Erhaltung des Industriestandortes und für die Beschäftigungssicherung ausgebaut werden und somit den Standort festigen.

## 6. Fazit: Zulieferindustrie in SLLR: Chancen, Möglichkeiten, Risiken

Trotz der Tatsache, dass die meisten Zulieferer aus SLLR international tätig sind und an Kunden aus der ganzen Welt liefern, steht und fällt der Erfolg der Branche in der Großregion auch mit dem der ansässigen Automobilbauer. Ist die Branche im Ganzen auch recht stabil, haben es gerade kleine und mittlere Unternehmen sehr schwer, da sie weniger als ihre Konkurrenten von Größenvorteilen profitieren können.

Gesetzt den Fall, dass die in der Region ansässigen Autobauer Ford und Opel ihre Standorte in Saarlouis und Kaiserslautern schließen, so würde dies zwar nicht automatisch das Aus für die angeschlossenen Zulieferbetriebe bedeuten, wohl aber einen enormen Arbeitsplatzverlust in der Region mit sich bringen.

Angesichts des wachsenden Globalisierungsdruckes und der immer stärker und kompetenter werdenden Konkurrenz aus Osteuropa und Asien müssen die Zulieferbetriebe umso stärker auf ihren Wissensvorsprung setzen, sich intensiver auch an Forschung und Entwicklung beteiligen und die Standortvorteile der Region gezielter ausnutzen als bisher. Noch ist für die Zulieferbetriebe aus SLLR eine Daseinsberechtigung vorhanden, ob dies aber in 10 Jahren auch noch der Fall sein wird, ist ungewiss.

Ausgehend von der 3. EURES-SLLR KfZ-Konferenz Großregion im Frühjahr 2005, die eine große Resonanz über die Grenzen hatte, und fortgesetzt beim round-table im März 2006, deuten sich jetzt ernst zu nehmende grenzüberschreitende Kooperationsabsichten an. Konkret: Neben den beteiligten KfZ-Clustern Automobilzulieferinitiative Rheinland-Pfalz und automotive Saarland auf deutscher Seite haben die Lehrstühle Prof Dörrenbecher (Uni Saarbrücken) und Prof Schulz (Uni Luxembourg) ihr Interesse am Thema geäußert und es in ihre Forschungsprogramme aufgenommen. Auch in Lothringen ist mit dem Erscheinen der Studie „Etude sur la filière automobile en Lorraine„ (Carriere Consultants/Oktober 2005 veröffentlicht), beteiligt unter anderem OREFQ, SESGAR sowie der Conseil Regional von Lothringen, ein weiterer Schritt in Richtung KfZ-Cluster SLLR unternommen worden.

Zu Beginn 2006 scheinen damit alle Kooperationsgrundlagen geschaffen, um schwungvoll und mit einander bekannten Partnern der großindustriellen Herausforderung und der weltweiten Konkurrenz im KfZ-Bereich zu begegnen. EURES-SLLR bleibt eine Plattform, die bereit und in der Lage ist, diese Kooperationsleistung zugunsten der Arbeitnehmer, Grenzgänger und der Betriebe zu leisten.

## Linkliste

[www.automotive.saarland.de](http://www.automotive.saarland.de)

[www.auto-rlp.de](http://www.auto-rlp.de)

[www.saarland.ihk.de/](http://www.saarland.ihk.de/)

[www.pfalz.ihk24.de/](http://www.pfalz.ihk24.de/)

[www.cc.lu/](http://www.cc.lu/)

[www.moselle.cci.fr/](http://www.moselle.cci.fr/)

[www.statistik.rlp.de/index.html](http://www.statistik.rlp.de/index.html)

[www.statistik.saarland.de/](http://www.statistik.saarland.de/)

[www.statec.public.lu/](http://www.statec.public.lu/)

[www.insee.fr/fr/insee\\_regions/lor/home/home\\_page.asp](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/lor/home/home_page.asp)

[www.mwvlw.rlp.de/internet/nav/123/broker.jsp](http://www.mwvlw.rlp.de/internet/nav/123/broker.jsp)

[www.wirtschaft.saarland.de/](http://www.wirtschaft.saarland.de/)

[www.eco.public.lu/](http://www.eco.public.lu/)

[www.automobilforum.lu](http://www.automobilforum.lu)

[www.vda.de/](http://www.vda.de/)

[www.inmit.de/start/index.html](http://www.inmit.de/start/index.html)

[www.wec-europa.org/download/workshops/programm\\_kfz.pdf](http://www.wec-europa.org/download/workshops/programm_kfz.pdf)



Herausgeber:

**Joachim Geppert**

unter Mitarbeit von **Daniela Wilhelm**

WEC - Wissenschafts- & Dokumentations-Centrum

EURES-Transfrontalier SLLR

© MKW Wirtschaftsforschung 2006

Ring am Gottwill 18 • D-66117 Saarbrücken

Tel.: +49/681 954 47-0 • Fax: +49/681 954 47-20

joachim.geppert@mkw-gmbh.de • www.wec-europa.org



**Finanziert mit Mitteln der EU und Rheinland-Pfalz**