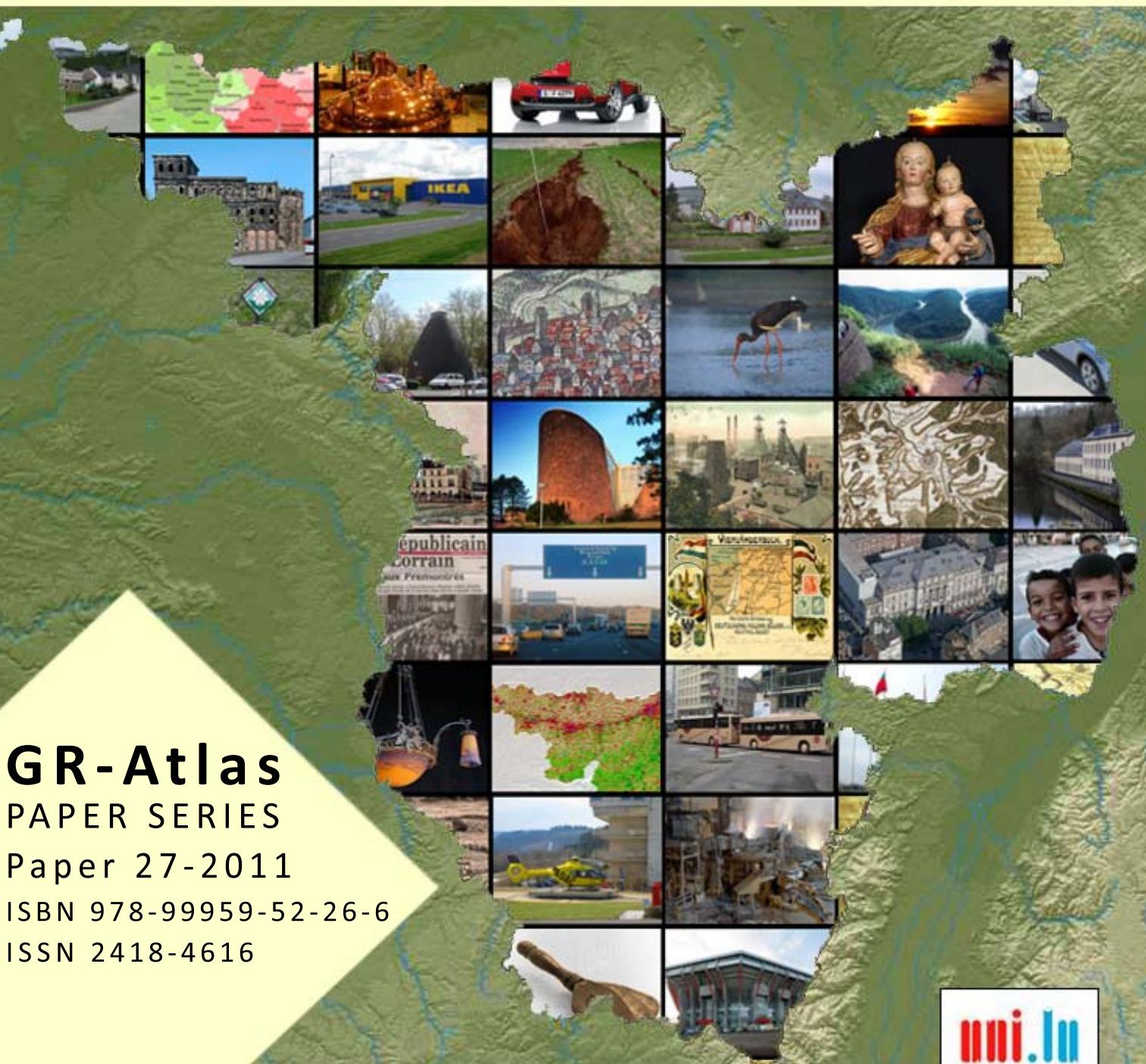


CHRISTOPH HAHN

Die Autoindustrie in der Großregion SaarLorLux 2011 – aktuelle Entwicklungen, Herausforderungen und Lösungsansätze



GR-Atlas

PAPER SERIES

Paper 27-2011

ISBN 978-99959-52-26-6

ISSN 2418-4616

Permalink: <http://hdl.handle.net/10993/27718>

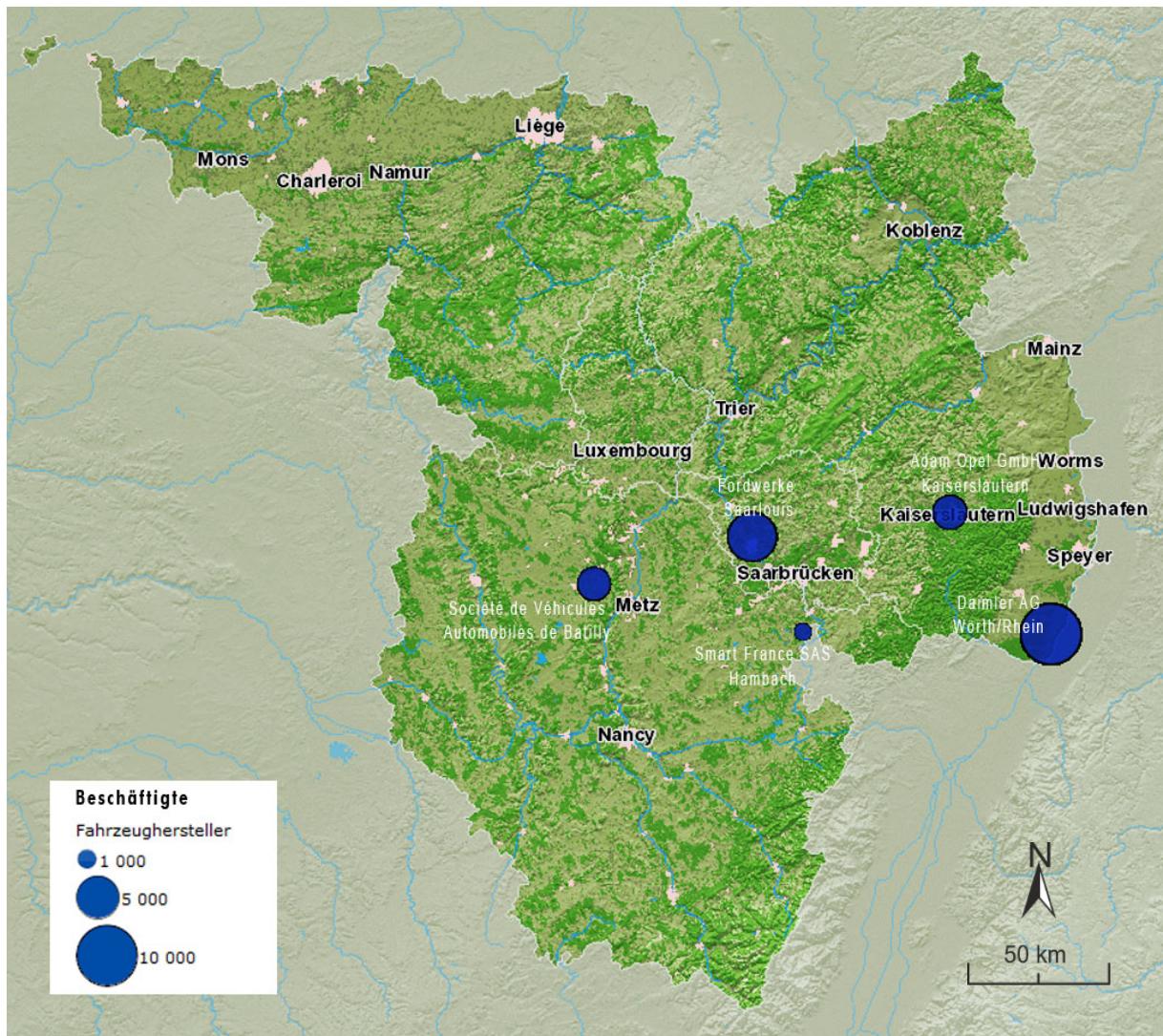


www.gr-atlas.uni.lu

Die Autoindustrie in der Großregion SaarLorLux 2011 - aktuelle Entwicklungen, Herausforderungen und Lösungsansätze

Christoph K. Hahn

Mit rund 150 000 Beschäftigten und mehr als 600 Unternehmen zählt die Automobilindustrie zu den wichtigsten Wirtschaftszweigen in der Großregion. In der jüngeren Vergangenheit haben allerdings die Globalisierung, technologischer Wandel und vor allem die globale Wirtschafts- und Finanzkrise die Branche stark beeinflusst und vor große Herausforderungen gestellt. Dieser Beitrag versucht, diese Entwicklungen nachzuzeichnen und mögliche Strategien und Maßnahmen zu diskutieren, mit denen auf die Herausforderungen reagiert werden kann.



Kraftfahrzeughersteller in der Großregion SaarLorLux 2011. Quelle: GR-Atlas

Der Beitrag ergänzt den vor der Wirtschaftskrise von 2008 geschriebenen Beitrag „Autoindustrie 2007“ von C. Schulz, P. Dörrenbächer und H. Pansch. Die Karten zeigen die Betriebe der Autohersteller und ihrer Zulieferer mit mindestens 500 Arbeitsplätzen in den Jahren 2007 (C. Schulz/P. Dörrenbächer/H. Pansch) und 2011 (C.K. Hahn) im Vergleich, also kurz vor bzw. nach der 2008 ausgebrochenen Finanzkrise.

Überblick

Die Automobilindustrie befindet sich zu Beginn des 21. Jahrhunderts in einer Phase des tiefgreifenden Umbruchs. Dies liegt vor allem an den sich teilweise radikal wandelnden globalen Rahmenbedingungen für die Industrie. Zwei der bedeutendsten Veränderungen in diesem Zusammenhang sind die zunehmende Globalisierung der automobilen Produktionskette und eine Reihe technologischer Entwicklungen. So verfügen Automobilhersteller wie Daimler, Ford oder Renault heute über ein weltweites Netzwerk an Zulieferern und beziehen Bauteile für ihre Autos aus den verschiedensten Regionen der Erde.



Endmontage im Fordwerk Saarlouis. Foto: © Ford

Dadurch sehen sich die Zulieferunternehmen aus der Großregion einer wachsenden Konkurrenz ausgesetzt. Gleichzeitig sind sowohl die Zulieferer als auch die Automobilhersteller gefordert, aufgrund der technischen Neuerungen, über die modernen Autos bereits verfügen (zum Beispiel elektronische Assistenzsysteme) oder die in Zukunft Marktreife erlangen werden (zum Beispiel alternative Antriebssysteme), ihre Produkte entsprechend zu modifizieren. Für die Automobilunternehmen besteht also gegenwärtig ein doppelter Anpassungsdruck. Der daraus notwendigerweise resultierende Anpassungsprozess wurde in den vergangenen Jahren noch weiter erschwert, als die Automobilindustrie von den Auswirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise getroffen wurde.

Wie bereits angedeutet, haben diese Entwicklungen auch Einfluss auf die Automobilindustrie in der Großregion. Da die Branche gleichzeitig zu den wichtigsten Industriezweigen der Großregion zählt, lohnt eine genauere Betrachtung des Sektors. Der vorliegende Beitrag zeichnet deshalb Auswirkungen der oben geschilderten Veränderungen auf die Automobilindustrie in der Großregion nach. Dazu präsentiert der Haupttext zunächst die aktuelle Situation der Branche sowie deren Entstehung in der Großregion. Anschließend analysieren regional gegliederte Abschnitte die jüngsten Entwicklungen in den einzelnen Teilen der Großregion. Gegenstand eines weiteren Kapitels bilden die sogenannten Unternehmensnetzwerke und Clusterinitiativen, mit denen Unternehmen, Wirtschaftsverbände und Politik seit einigen Jahren versuchen, den aktuellen Herausforderungen in der Automobilindustrie zu begreifen.

Wie bereits angedeutet, haben diese Entwicklungen auch Einfluss auf die Automobilindustrie in der Großregion. Da die Branche gleichzeitig zu den wichtigsten Industriezweigen der Großregion zählt, lohnt eine genauere Betrachtung des Sektors. Der vorliegende Beitrag zeichnet deshalb Auswirkungen der oben geschilderten Veränderungen auf die Automobilindustrie in der Großregion nach. Dazu präsentiert der Haupttext zunächst die aktuelle Situation der Branche sowie deren Entstehung in der Großregion. Anschließend analysieren regional gegliederte Abschnitte die jüngsten Entwicklungen in den einzelnen Teilen der Großregion. Gegenstand eines weiteren Kapitels bilden die sogenannten Unternehmensnetzwerke und Clusterinitiativen, mit denen Unternehmen, Wirtschaftsverbände und Politik seit einigen Jahren versuchen, den aktuellen Herausforderungen in der Automobilindustrie zu begreifen.



Endmontage im Smartwerk Hambach. Foto: Smart

In diesem Zusammenhang bildet eine enge Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen aus allen Teilen der Großregion eine besondere Chance. Die Fragen nach der Existenz derartiger grenzüberschreitender Kooperationen und nach möglichen Barrieren für eine solche Zusammenarbeit werden deshalb in einem separaten Abschnitt diskutiert. Den Abschluss des Beitrags bildet schließlich ein Kapitel über den Produktionsprozess von Smart im lothringischen Hambach, der seit seiner Einführung im Jahr 1998 zu den modernsten in Europa zählt.



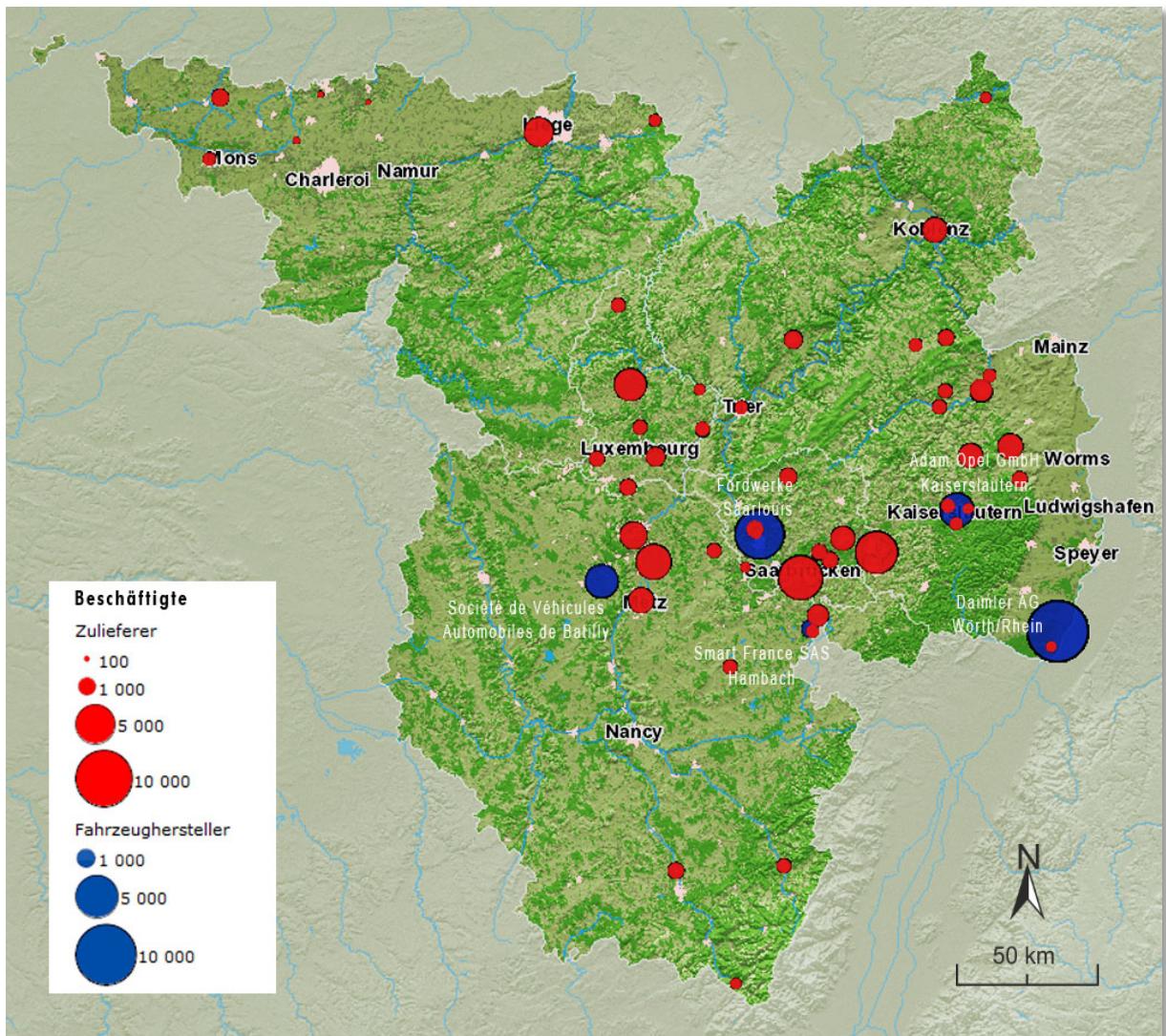
Lkw-Endmontage im Daimler-Werk Wörth

Historische Entwicklung der Automobilindustrie in der Großregion

Ohne den enormen Bedeutungsverlust der Montanindustrie seit den 1960er Jahren würden weite Bereiche der Großregion heute vermutlich nicht als Automobilregionen gelten. Schließlich verdankt der Automobilsektor sein rasches Wachstum in der Großregion zu einem

nicht unbedeutenden Teil der Tatsache, dass sich Politik und Arbeitskräfte im Niedergang des Bergbaus sowie der Eisen- und Stahlindustrie in den 1960er und 1970er Jahren nach alternativen Arbeitgebern umgeschaut haben. So waren beispielsweise in der Wallonie zu Beginn der 1950er Jahre mehr als 130 000 Bergleute beschäftigt, im Jahr 1961 waren es nur noch knapp 55 000 und 1984 lief der Bergbau ganz aus. Ähnlich die Entwicklung in Lothringen: Hier wurden der Erz- und Steinkohlenbergbau, in denen im Jahr 1960 noch rund 64 000 Menschen beschäftigt waren, 2004 komplett eingestellt. Und auch im Saarland ging die Epoche des Steinkohlenbergbaus Mitte 2012 zu Ende. Schon bis Dezember 2010

war die Zahl der Beschäftigten in der Montanindustrie des Saarlands von knapp 98 000 (Anfang der 1960er Jahre) auf unter 15 000 gesunken.



Kraftfahrzeughersteller und –zulieferer in der Großregion SaarLorLux 2011. Quelle: GR-Atlas

Zeitgleich zum Niedergang der Montanindustrie war die Automobilindustrie in den 1960er und 1970er Jahren im Begriff, Teile der Produktion aus ihren Stammregionen wegen der dort bestehenden Arbeitskräfteknappheit in neue, bislang nicht erschlossene Regionen zu verlagern. Hierbei waren für die Branche besonders solche Standorte interessant, die über ein großes Repertoire an qualifizierten Arbeitskräften verfügten. Somit hat in der Großregion Ende der 1960er Jahre das Übereinstimmen der Interessen von Politik und Arbeitskräften in der Region sowie der Automobilunternehmen außerhalb der Region dazu geführt, dass die Automobilindustrie zu einem der wichtigsten Träger des Strukturwandels geworden ist.

Bedeutung der Automobilindustrie für die Großregion

Dank der geschilderten Umstände gehört die Automobilindustrie seit einigen Jahrzehnten zu den wichtigsten Industriebranchen in der Großregion. Den jeweils aktuellsten Veröffentlichungen der amtlichen Statistiken zufolge arbeiten knapp 62 000 Menschen in Unternehmen aus dem Bereich "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen".

	Beschäftigte in der Automobilindustrie	Beschäftigte im Verarbeitenden Gewerbe	Anteil Automobilbeschäftigte	Position in der Liste der beschäftigungsstärksten Industriezweige des Verarbeitenden Gewerbes
Lothringen (Ende 2009)	14.294	120.419	11,9%	3. von 24
Luxemburg (Ende 2009)	600	36.800	1,6%	11. von 12
Rheinland-Pfalz (Juni 2011) °	26.156	244.230	10,7%	3. von 24
Saarland (Juni 2011) °	17.854	82.914	21,5%	1. von 20
Wallonie (Ende 2009)	3.031	k.A.	k.A.	k.A.
Großregion	61.935	484.363 *	12,2% *	k.A.

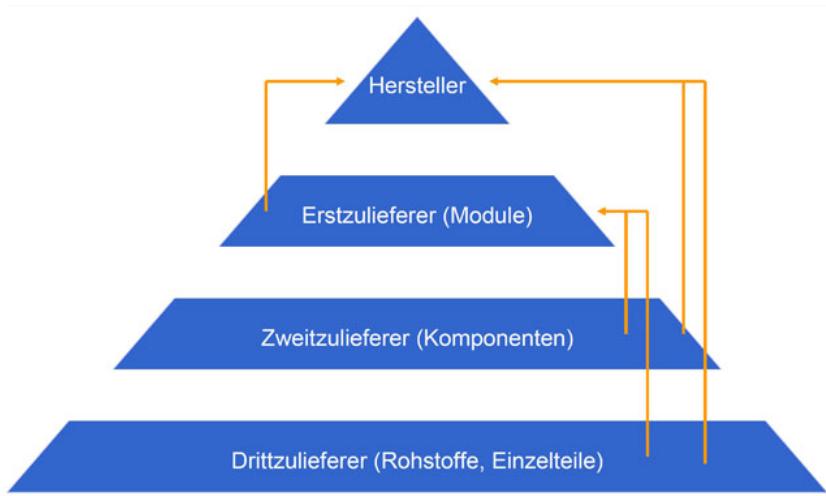
* = Werte ohne Einbezug der Wallonie
° = Betriebe mit 50 und mehr tätigen Personen

Bedeutung der Automobilindustrie in der Großregion. Datengrundlage: EUROSTAT, INSEE, Statec, Statistisches Amt des Saarlandes, Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

Bezogen auf die gesamte Großregion entspricht dies gut 12 % aller Arbeitsplätze im Verarbeitenden Gewerbe. Dabei kommt es allerdings zu starken regionalen Unterschieden: Während im Saarland der Anteil der Beschäftigten in der Automobilindustrie an der Gesamtbeschäftigung des Verarbeitenden Gewerbes mehr als 21 % beträgt, liegt der gleiche Wert in Luxemburg bei unter 2 % (siehe Tabelle). Aktuell sind in der Großregion knapp 300 Unternehmen direkt der Automobilindustrie zuzuordnen. Hierzu zählen neben den Fahrzeugherstellern Daimler (Wörth am Rhein, Rheinland-Pfalz), Ford (Saarlouis, Saarland), Smart (Hambach, Lothringen) und SOVAB/Renault (Battily, Lothringen) auch die sogenannten Erstzulieferer.

Diese liefern heute in der Regel komplett Module (zum Beispiel Sitze, Dachhimmel oder Motoren) an die Hersteller, die dann – vereinfacht ausgedrückt – aus den einzelnen Modulen nur noch das Auto zusammenbauen müssen. Die Erstzulieferer wiederum erhalten die Komponenten, aus denen sie die Module fertigen (etwa Glasscheiben für Türen oder Stoffe für Sitze), von den Zulieferern zweiten Ranges. Diese Unternehmen werden von den amtlichen Statistiken vielfach nicht mehr direkt zur Automobilindustrie gezählt. Selbst wenn sich beispielsweise ein Unternehmen vollständig auf die Produktion von Stoffen für Autositze spezialisiert, so gehört es laut Statistik dennoch nicht zum Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ sondern wird der "Herstellung von Textilien" zugeordnet.

Auch die Unternehmen am Anfang der automobilen Produktionskette, die Zulieferer dritten Ranges, werden von den amtlichen Statistiken nur selten als Automobilunternehmen erfasst. Sie versorgen sowohl die Erst- und Zweitzulieferer als auch die Hersteller mit einzelnen Bauteilen wie Schrauben, Kunststoff- oder Elektronikelementen. Gemeinsam bilden die Hersteller und die verschiedenen Zulieferer die sogenannte Zulieferpyramide der Automobilindustrie. Berücksichtigt man zusätzlich auch die Ausrüster (zum Beispiel Maschinenbauer, spezialisierte Logistikunternehmen oder Softwareanbieter), so wird die Bedeutung der Automobilindustrie für die Großregion noch größer. Allein in den fünf Automobilclustern der Großregion sind mehr als 600 Unternehmen organisiert, die alle zu unterschiedlichen Teilen zur Produktion von Autos beitragen.



Zulieferpyramide der Automobilindustrie. Eigener Entwurf

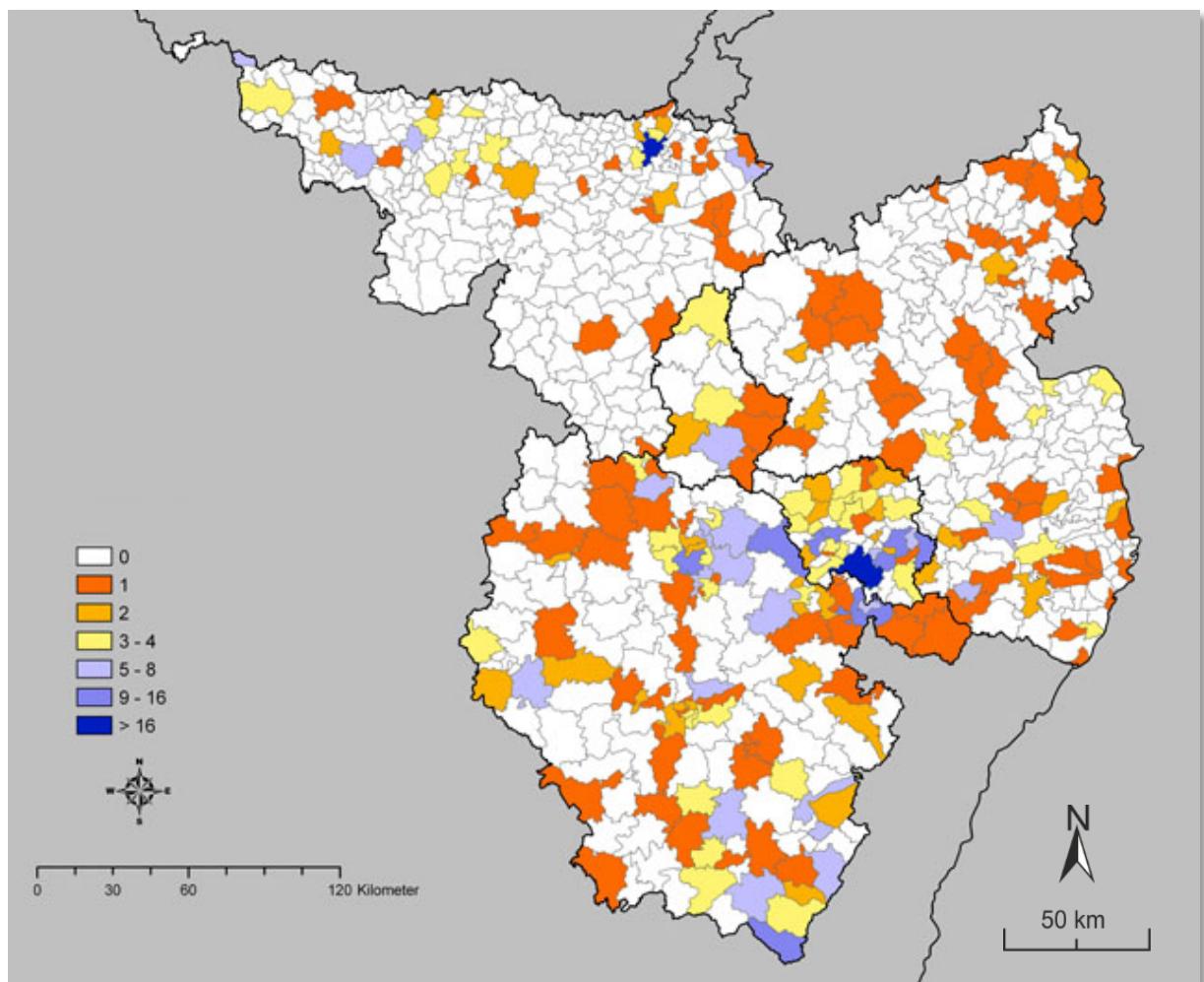
Betrachtet man die räumliche Verteilung dieser Unternehmen, so lassen sich vor allem der Großraum Lüttich, das südliche Département Vogesen sowie ein Dreieck mit den Eckpunkten Kaiserslautern-Luxemburg-Nancy als Herzstück der Automobilindustrie in der Großregion identifizieren. Demgegenüber gibt es in weiten Bereichen von Rheinland-Pfalz, Lothringen und der Wallonie (insbesondere nahe der Grenzen zu den anderen Teilen der Großregion) kaum Unternehmen der Automobilindustrie. Folgt man den Schätzungen der fünf Cluster, so arbeiten in der Großregion rund 150 000 Menschen für die Automobilindustrie. Der Großteil davon arbeitet in kleinen und mittelgroßen Unternehmen mit weniger als 250 Beschäftigten.

Demgegenüber gibt es in weiten Bereichen von Rheinland-Pfalz, Lothringen und der Wallonie (insbesondere nahe der Grenzen zu den anderen Teilen der Großregion) kaum Unternehmen der Automobilindustrie. Folgt man den Schätzungen der fünf Cluster, so arbeiten in der Großregion rund 150 000 Menschen für die Automobilindustrie. Der Großteil davon arbeitet in kleinen und mittelgroßen Unternehmen mit weniger als 250 Beschäftigten.

Aktuelle Herausforderungen 1 – Die globale Wirtschafts- und Finanzkrise

Die Automobilindustrie in der Großregion wurde insbesondere im zweiten Halbjahr 2008 und in weiten Teilen des Kalenderjahrs 2009 von den Auswirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise getroffen. Die Abbildungen unten veranschaulichen anhand des Beispiels von Rheinland-Pfalz, wie das Volumen der Auftragseingänge im Zeitraum der Krise eingebrochen ist: Die rückläufigen Werte (-40 %) im September 2008, als die US-amerikanische Bank Lehman Brothers Insolvenz anmelden musste und damit die Krise auslöste, setzten sich – wenn auch in abgeschwächter Form – ein Jahr später noch fort. Erst der Zuwachs im September 2010 deutet das Ende der Krise an.

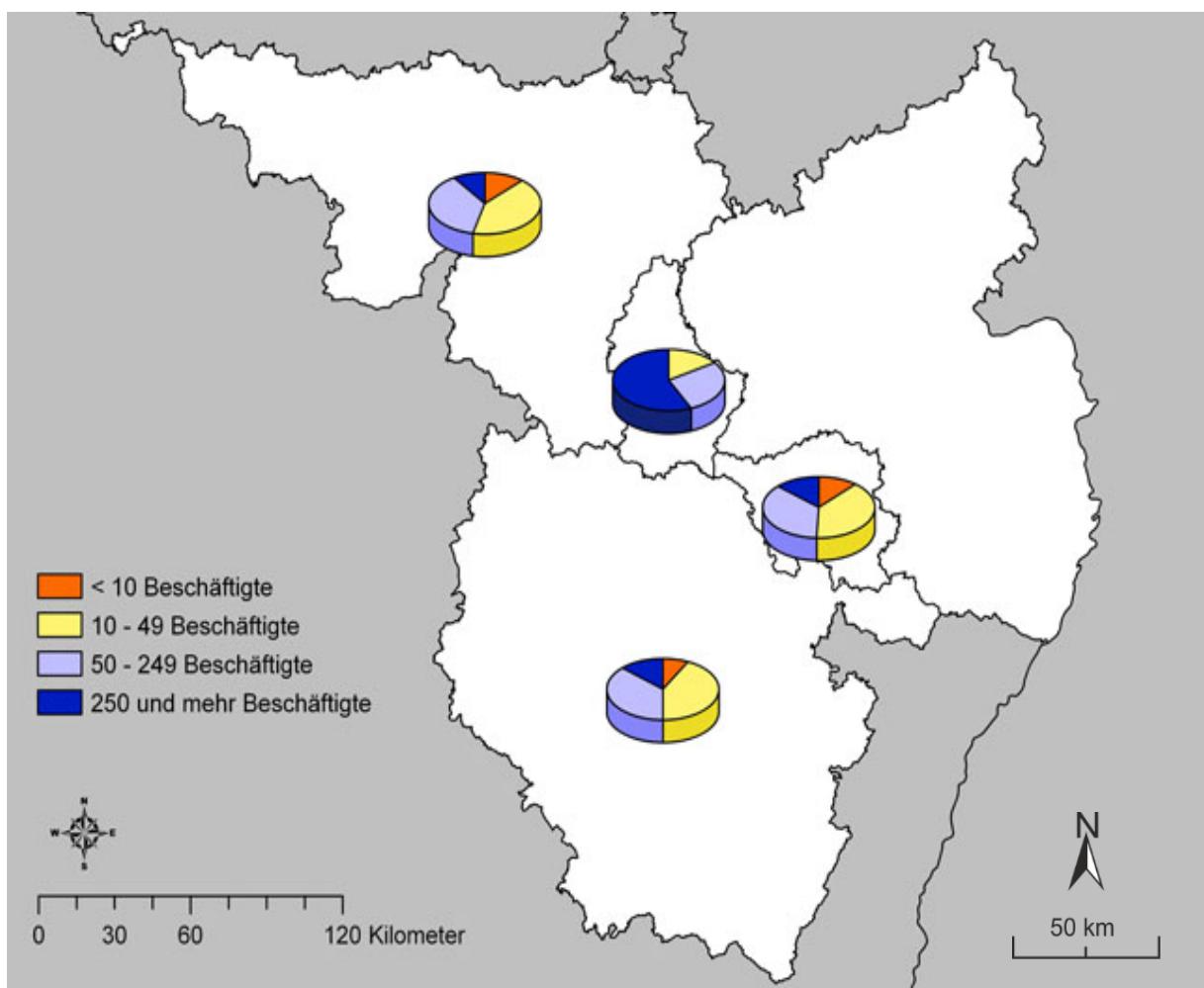
Ein weiterer Indikator für den Einfluss der Krise auf die Automobilindustrie ist ein starkes Sinken der Exportvolumina. Im vierten Quartal 2008, unmittelbar nach Eröffnung der Lehman-Insolvenz, gingen beispielsweise in Lothringen die Exporte um fast 29 % im Vergleich zum vierten Quartal 2007 zurück. Erst ein Jahr später, Ende 2009, war wieder ein leichter Anstieg von 2,6 % zu verzeichnen. Als Reaktion auf die sinkenden Auftragszahlen und Exportquoten griffen zunächst viele Automobilunternehmen in der Großregion auf Modelle der Kurzarbeit zurück. Ferner wurden Beschäftigte dazu aufgefordert, Überstunden abzubauen und Urlaubstage zu nehmen.



Mitgliedsunternehmen in den regionalen Automobilnetzwerken pro Gemeinde/Kanton. Datengrundlage: autoessor, Automobil-Zulieferinitiative, Rheinland-Pfalz, automotive.saarland, Cluster Auto-Mobilité de Wallonie, ILEA

In einem zweiten Schritt entschlossen sich die von der Krise betroffenen Unternehmen dazu, auslaufende Verträge von befristet Beschäftigten nicht mehr zu erneuern. Trotz dieser Maßnahmen ließen sich aber letzten Endes auch Entlassungen nicht verhindern. Der Einfluss der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise auf die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen sei anhand zweier Beispiele verdeutlicht:

So belegt zum einen ein Blick in die amtlichen Statistiken von Lothringen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland die Auswirkungen der Krise auf die Großregion. Im Dezember 2009 waren mit 63 000 Beschäftigten über 9 000 Menschen weniger im Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ beschäftigt als zwei Jahre zuvor. Verglichen mit den oben skizzierten, starken Rückgängen der Auftragszahlen und Exporte fällt dieses Minus von knapp 13 % jedoch vergleichsweise gering aus. Auch die Tabelle mit den größten Automobilbetrieben der Großregion zeigt, dass die Zahl der Beschäftigten in diesen Betrieben zwischen 2007 und 2011 insgesamt zurückgegangen ist. Bezogen auf die Betriebe, von denen die Beschäftigtenzahlen zu beiden Zeitpunkten vorliegen, ist ein Rückgang von circa 93 500 auf 79 500 Beschäftigten zu beobachten. Dies entspricht einem Minus von fast 15 %.



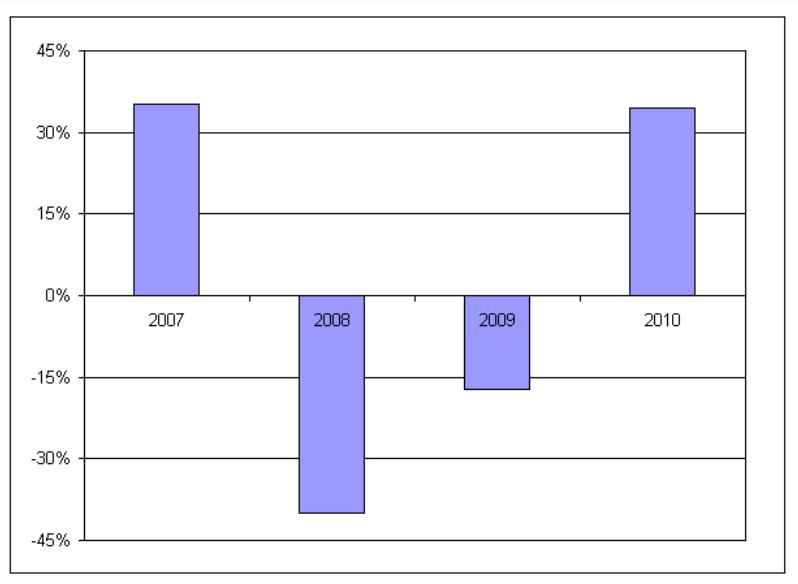
Betriebsgrößen der Mitgliedsunternehmen der Unternehmensnetzwerke. Anmerkung: Für Rheinland-Pfalz liegen keine geeigneten Daten vor. Datengrundlage: autoessor, automotive.saarland, Cluster Auto-Mobilité de Wallonie, ILEA

Trotz des zeitlichen Übereinstimmens von Beschäftigtenrückgang und Auftreten der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise bedeutet dies nicht zwangsläufig, dass jede Entlassung oder jedes Auslaufen eines befristeten Arbeitsvertrages eine Konsequenz der Krise ist. Vielmehr wird das krisenbedingte Sinken der Beschäftigtenzahlen von länger anhaltenden Prozessen überlagert. In diesem Zusammenhang wären beispielsweise Standortverlagerungen und betriebsbedingte Kündigungen zu nennen, die auf Plänen basieren, die mitunter lange vor der Krise erstellt worden sind. Sie sind deshalb eher als Reaktion auf die Globalisierung, denn die Krise zu bezeichnen.

Aktuelle Herausforderungen 2 – Die Globalisierung der Automobilindustrie

Die Automobilindustrie zählt zu den Branchen, die am stärksten von den Folgen der Globalisierung betroffen sind. Dabei bringt die Globalisierung sowohl Vor- als auch Nachteile für die Unternehmen mit sich. Zu den Vorteilen zählt unter anderem die Möglichkeit, neue Kunden in den verschiedensten Regionen der Erde zu gewinnen. Denn Dank der weltumspannenden Transportnetze können eigene

Produkte problemlos auch an räumlich entfernte Standorte geliefert werden. Hiervon profitieren insbesondere große Unternehmen, die über die nötigen Ressourcen (Mitarbeiter, Know-How, Finanzen) verfügen, um ein entsprechendes Netzwerk aufzubauen und zu pflegen.



Entwicklung der Auftrags eingänge der Automobilindustrie RLP im Monat September im Vergleich zum Vorjahresmonat. Daten grundlage: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

Ein weiterer Vorteil der globalisierten Transportwege ist, dass die Herstellung von Gütern in Regionen verlagert werden kann, in denen die Produktionskosten niedriger sind. So

wurde 2009 etwa jedes zweite Auto eines deutschen Herstellers an Standorten im Ausland produziert, vor allem in China und Brasilien. Damit deuten sich auch die Nachteile der Globalisierung an, wie sie insbesondere in den traditionellen Automobilregionen der sogenannten Industrieländer, und damit auch in der Großregion, zu spüren sind. Hier verbindet sich mit den geschilderten Entwicklungen nämlich die Gefahr, dass die Produktion in sogenannte Billiglohn-Länder verlagert wird und/oder Vorprodukte aus diesen Ländern bezogen werden. Dies gilt umso stärker, je weiter man die Zulieferpyramide hinabsteigt. In jüngster Zeit ist zudem auch eine Verlagerung der Forschungs- und Entwicklungsarbeit zu beobachten.

Die in der Großregion stark vertretene Zulieferindustrie und die Ausrüster stehen also zunehmend mit Unternehmen aus Billigpreis-Ländern in Konkurrenz, vielfach ohne dabei den Preiswettbewerb gewinnen zu können. Dass die in der Region ansässigen Zulieferer und Ausrüster trotzdem immer noch Aufträge erhalten liegt unter anderem daran, dass viele von ihnen in Bezug auf Qualität und Zuverlässigkeit besser sind als ihre ausländischen Konkurrenten.

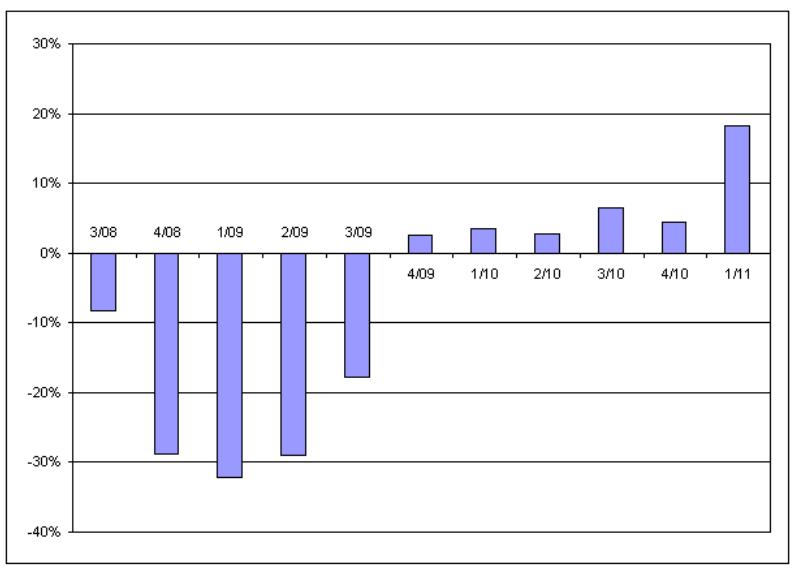
Aktuelle Herausforderungen 3 – Technologische Innovationen

Der oben beschriebene Warenstrom innerhalb der automobilen Zulieferpyramide von den nachrangigen Zulieferern zu den Erstzulieferern und Herstellern macht deutlich, dass sich durch technologische Neuerungen in Autos nicht nur die Arbeit der Hersteller ändert, sondern dass eine Vielzahl von Unternehmen auf allen Ebenen der Pyramide auf Innovationen reagieren muss.

Setzt Smart beispielsweise in Zukunft verstärkt auf den Elektro-Smart, so ist davon auch der bisherige Kolbenproduzent (Zulieferer zweiten Ranges) betroffen, da ein Elektromotor keine Kolben benötigt. Gleches gilt im Prinzip für das Verwenden von leichten Materialien (Kunststoffen, Aluminium) statt Stahl oder den Einsatz von elektrischen statt mechanischen Anwendungen.

Viele Zulieferer sind deshalb gefordert, verstärkt in die Forschung und Entwicklung neuer Produkte zu investieren. Dies gestaltet sich umso schwieriger, je kleiner das entsprechende Unternehmen ist. Denn

kleine Unternehmen verfügen vielfach nicht über die nötigen finanziellen Mittel, um parallel zur laufenden Produktion in großem Stil in die Entwicklung neuer Produkte zu investieren.



Entwicklung der Exporte im Fahrzeugbau Lothringens pro Quartal im Vergleich zum Vorjahresquartal. Datengrundlage: INSEE Lorraine

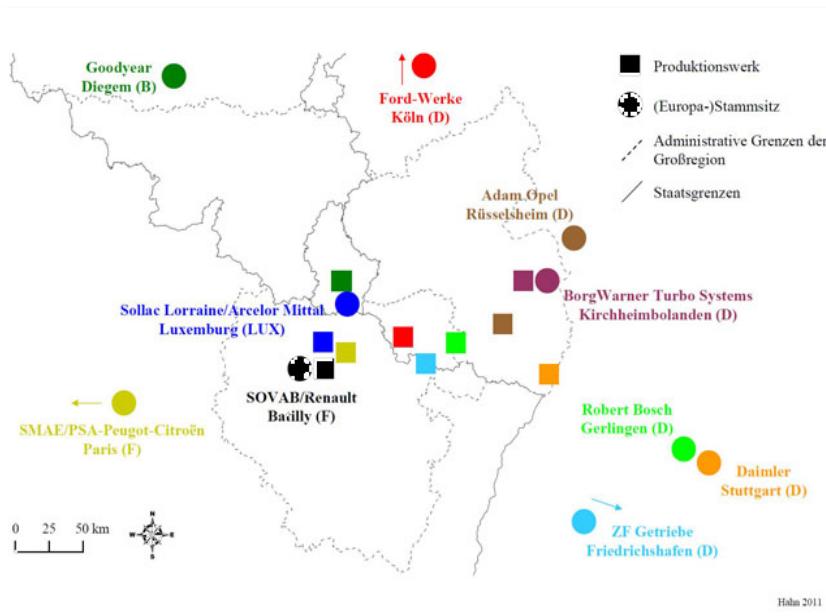
Darüber hinaus sind auch die Forschungs- und Entwicklungsabteilungen kleiner Unternehmen in der Regel schlechter ausgestattet als die großer Konzerne. Dies beeinträchtigt mitunter auch die Fähigkeit, neue

Trends zu antizipieren und entsprechend frühzeitig darauf zu reagieren.

Lösungsansätze

Unternehmen, Wirtschaftsverbände und Politik in der Großregion haben auf diese Herausforderungen unter anderem mit dem Gründen sogenannter Unternehmensnetzwerke oder Clusterinitiativen in jeder Teilregion reagiert. Ziel dieser Netzwerke ist es, den Kontakt zwischen den Zulieferern untereinander sowie zu den Herstellern zu verbessern. Gelingt es durch die Arbeit der Clusterinitiativen beispielsweise, die Erstzulieferer davon zu überzeugen, ihre Produkte von regional ansässigen nachrangigen Zulieferern zu beziehen, so lassen sich damit die negativen Konsequenzen der Globalisierung minimieren.

Andererseits können Dank der Netzwerke auch die Vorteile der Globalisierung genutzt werden, wenn diese etwa Unternehmerreisen in die wirtschaftlich aufstrebenden osteuropäischen und asiatischen Länder organisieren um dort neue Kunden zu gewinnen.



Produktionsstandorte und Stammsitze der zehn größten Automobilbetriebe der Großregion. Eigener Entwurf

Der Mehrwert des Netzwerkansatzes liegt in diesen Fällen darin, dass eine große Gruppe von Unternehmen viel stärker wahrgenommen wird als ein einzelnes Unternehmen. Dadurch steigt die Chance, dass in den bereisten Ländern auch große Unternehmen die Gäste empfangen und somit zu potentiellen Kunden werden. Da sich in den Automobilnetzwerken nicht nur produzierende Unternehmen zusammengeschlossen haben, sondern darüber hinaus auch Forschungsinstitute den Netzwerken angehören, kann mit der Netzwerk-Idee auch auf die technologischen Herausforderungen reagiert werden. Kleine und mittelgroße Unternehmen können über die Netzwerke leichter mit Forschungsinstituten in Kontakt kommen und diese davon überzeugen, mit ihnen in der Entwicklung neuer Produkte zu kooperieren.

Während sich die fünf Clusterinitiativen im Laufe der letzten Jahre in ihrer jeweiligen Region etabliert zu haben scheinen, haben gleichzeitig die Herausforderungen durch Globalisierung und technologischem Wandel noch weiter zugenommen. Deshalb erscheint es für die Zukunft wichtig, die fünf einzelnen Netzwerke stärker untereinander zu vernetzen. Ziel muss es sein, auf Ebene der Großregion ein Netzwerk zu installieren, das versucht, die Vorteile und Kompetenzen der Cluster grenzüberschreitend in Wert zu setzen: Wenn es im eigenen (regionalen) Cluster keinen potentiellen Forschungspartner gibt, so gibt es ihn aber vielleicht in einem gemeinsamen, grenzüberschreitenden Cluster. Gleches gilt für potentielle Zulieferer und/oder Kunden. Ein Netzwerk, das mehr als 600 Unternehmen repräsentiert, wird in anderen Teilen der Erde noch einmal stärker wahrgenommen als eins mit 150 Mitgliedern.

Abschließend ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass der Netzwerk-Ansatz weder auf der Ebene eines Bundeslandes oder einer Region, noch auf Ebene der Großregion als Allheilmittel angesehen werden kann. Vielfach scheitert die Arbeit der Netzwerke an der Tatsache, dass die Unternehmensstandorte in der Großregion nicht an regionalen Kooperationen interessiert sind oder nicht die Entscheidungsgewalt haben, derartige Kooperationen zu installieren. Insbesondere die Erstzulieferer unterhalten in der Großregion nämlich oft nur reine Produktionswerke, während die Unternehmenszentralen, Einkaufsabteilungen und Forschungszentren mitunter weit von der Großregion entfernt sind (siehe Abb. oben).

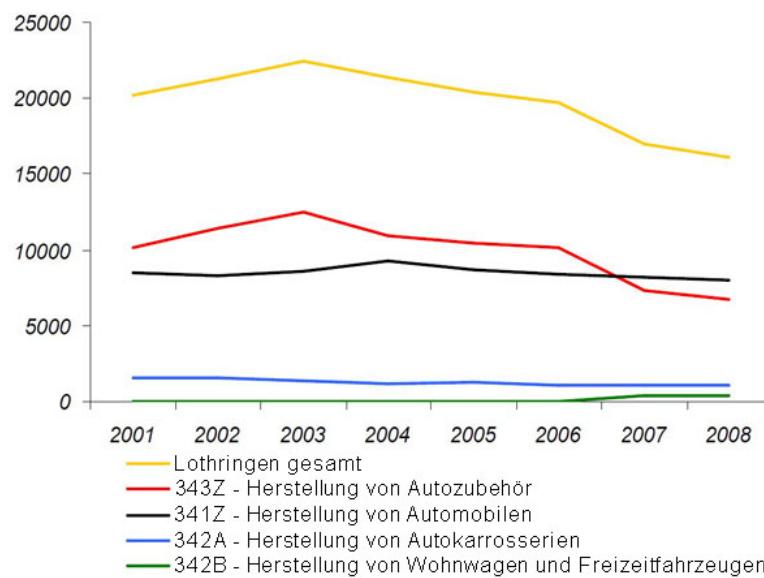
Autoindustrie in Lothringen

Die aktuelle Situation der Automobilindustrie in Lothringen

Im Dezember 2010 waren gut 15 000 Angestellte im lothringischen Fahrzeugbau beschäftigt (Die amtliche Statistik fasst hierunter auch den Sonstigen Fahrzeugbau: Schiff- und Bootsbau, Schienenfahrzeugbau, Luft- und Raumfahrzeugbau, Herstellung militärischer Kampffahrzeuge und anderer Fahrzeuge). Damit ist der Sektor im Hinblick auf die Beschäftigtenzahlen der zweitgrößte Industriezweig in Lothringen. In den vergangenen Jahren seit 2003 bot die Automobilindustrie allerdings immer weniger Menschen Arbeit. Zwar war die Zahl der Beschäftigten lange Zeit nur leicht rückläufig, im Zuge der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise hat sich der Abbau von Arbeitsplätzen – vor allem in den Jahren 2008 und 2009 – aber noch einmal verstärkt.

Jahr	2008	2009	2010
Beschäftigtenzahl	17.580	15.850	15.230
Veränderung gegenüber dem Vorjahr		-9,90%	-3,90%

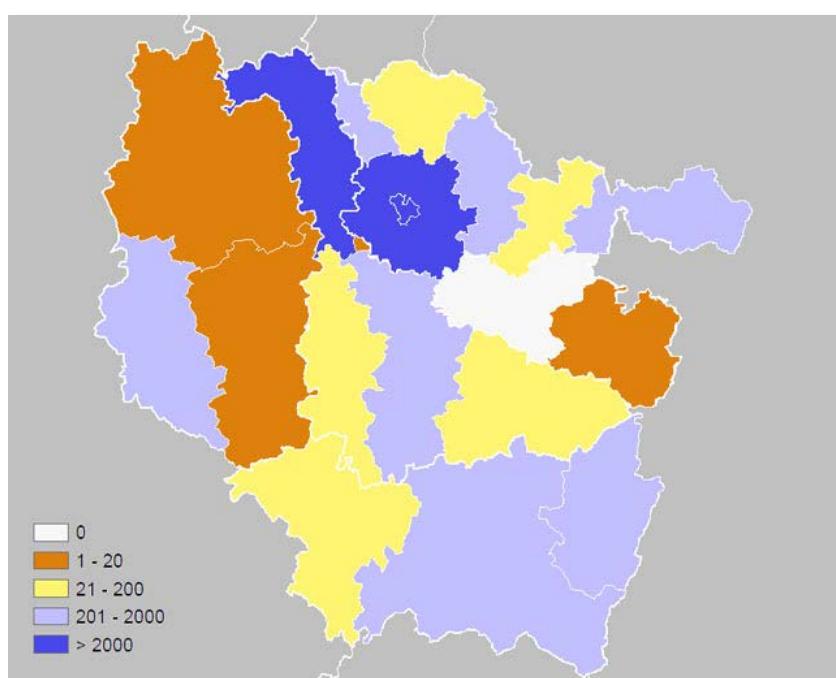
Tabelle: Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im Lothringer Fahrzeugbau 2008 bis 2010. Datengrundlage: URSSAF



Beschäftigte in der Lothringen-Automobilindustrie 2001-2008. Quelle: Conseil Economique et Sociale Lorraine

Neben der Reduzierung des Personalbestands griffen zahlreiche Unternehmen während der Krise auch auf das französische Modell der Kurzarbeit (chômage partiel) zurück: Zu Jahresbeginn 2009 etwa hatte mehr als jedes zweite Automobilunternehmen Kurzarbeit angemeldet. Die aktuellste Statistik (Ende 2009) zählt 131 Unternehmen, die in Lothringen im Fahrzeugbau aktiv sind. Besonders in den Arrondissements Épinal und Sarreguemines sowie entlang der zentral gelegenen Achse Nancy-Metz-Briey gibt es viele Automobilunternehmen. Hier haben zum Beispiel TRW, das sogenannte Smartville, die Société Mécanique Automobile de l'Est (PSA Peugeot Citroën) und Faurecia ihren Standort. Besonders der Großraum Metz und das nordwestliche Hinterland sind auch hinsichtlich der Beschäftigtenzahlen als der Kernraum des lothringischen Fahrzeugbaus zu bezeichnen.

Allein in den drei Arrondissements Metz-Ville, Metz-Campagne und Briey arbeiten fast 60 % aller in diesem Wirtschaftszweig Beschäftigten. Demgegenüber haben sich im östlichen und westlichen Randbereich Lothringens nur wenige Unternehmen des Fahrzeugbaus angesiedelt, wodurch auch die Zahl der Beschäftigten vergleichsweise gering ist. Insgesamt lässt sich der Fahrzeugbau in Lothringen als kleinbetrieblich strukturierte Branche bezeichnen. Drei Viertel aller Unternehmen haben weniger als 50 Beschäftigte. Gleichzeitig ist die Zahl der Großbetriebe mit mehr als 500 Beschäftigten sehr gering: Nur sechs der 131 Unternehmen lassen sich dieser Kategorie zuordnen (s. Tabelle).



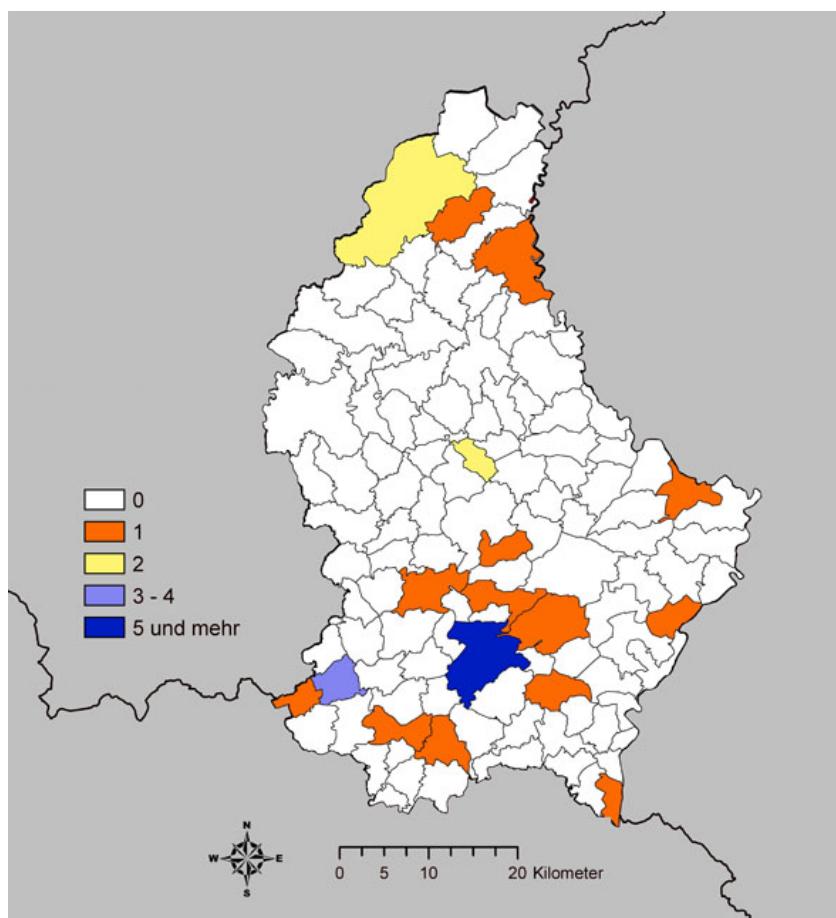
Beschäftigte im Fahrzeugbau pro Arrondissement (2009). Datengrundlage: INSEE Lorraine

Beschäftigtenzahl	Zahl der Unternehmen
0	37
1 bis 4	18
5 bis 9	20
10 bis 19	14
20 bis 49	10
50 bis 99	9
100 bis 199	10
200 bis 299	7
500 und mehr	6

Tabelle: Unternehmensgrößen im Fahrzeugbau Lothringens nach der Beschäftigtenzahl (2009). Datengrundlage: INSEE Lorraine

Autoindustrie in Luxemburg

Die Automobilindustrie wird in den Veröffentlichungen der amtlichen Statistik Luxemburgs in den allermeisten Fällen nicht als eigener Wirtschaftszweig aufgeführt. Stattdessen bildet sie gemeinsam mit der Herstellung von Möbeln und sonstiger Waren sowie der Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen die Rubrik „Fahrzeugbau und sonstiges Verarbeitendes Gewerbe“. Dies macht es nahezu unmöglich, die aktuelle Situation und insbesondere die jüngere Entwicklung der Automobilindustrie in Luxemburg zu beschreiben.



Betriebe der Automobilindustrie pro Gemeinde. Datengrundlage: ILEA, Statec

Die Abbildung zeigt die Standorte der 27 Betriebe, die entsprechend der Informationen von Statec und der Clusterinitiative ILEA der Automobilindustrie zugeordnet werden können. An diesen Unternehmensstandorten arbeiten insgesamt rund 10 000 Beschäftigte. Betrachtet man die neun Unternehmen, von denen die Beschäftigtenzahlen für die Jahre 2007 und 2011 vorliegen (siehe Tabelle), so gewinnt man den Eindruck, dass die Automobilindustrie in Luxemburg kaum von der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise betroffen wurde beziehungsweise deren negative Folgen bereits nahezu vollständig überwunden hat. Denn aktuell arbeiten mit 8 735 Beschäftigten nur gut 100 Personen weniger in den Unternehmen als vor der Krise.

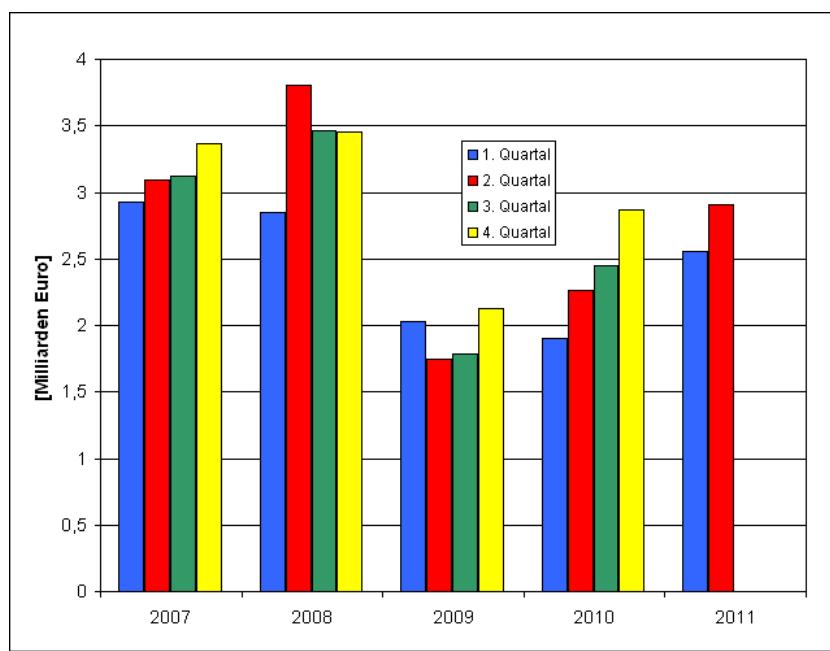
finanzkrise betroffen wurde beziehungsweise deren negative Folgen bereits nahezu vollständig überwunden hat. Denn aktuell arbeiten mit 8 735 Beschäftigten nur gut 100 Personen weniger in den Unternehmen als vor der Krise.

Mit einem Beschäftigungsrückgang von knapp 1,4 % schneiden die Unternehmen in Luxemburg wesentlich besser ab als in den benachbarten Regionen. Hinweise auf die Gründe dafür liegen allerdings nicht vor.

Autoindustrie in Rheinland-Pfalz

Die Entwicklung der rheinland-pfälzischen Automobilindustrie zwischen 2007 und 2011

Die Automobilindustrie in Rheinland-Pfalz hat in den vergangenen Jahren eine sehr dynamische Entwicklung genommen. Aufgrund der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise war diese Entwicklung allerdings nicht durchgehend positiv. Vielmehr sind vor allem das zweite Halbjahr 2008 sowie das gesamte Kalenderjahr 2009 von einer teilweise enormen Abwärtsdynamik gekennzeichnet. In den Jahren vor der Krise jedoch erlebte die Automobilindustrie in Rheinland-Pfalz eine Boomphase. So wuchs etwa die Zahl der Beschäftigten zwischen Januar 2007 und August 2008 um über 3 500 auf fast 32 000 Beschäftigte an. Dieser Anstieg lässt sich vor allem auf eine positive Entwicklung beim LKW-Produzenten Daimler in Wörth zurückführen, von dem auch die Zulieferfirmen profitieren konnten.



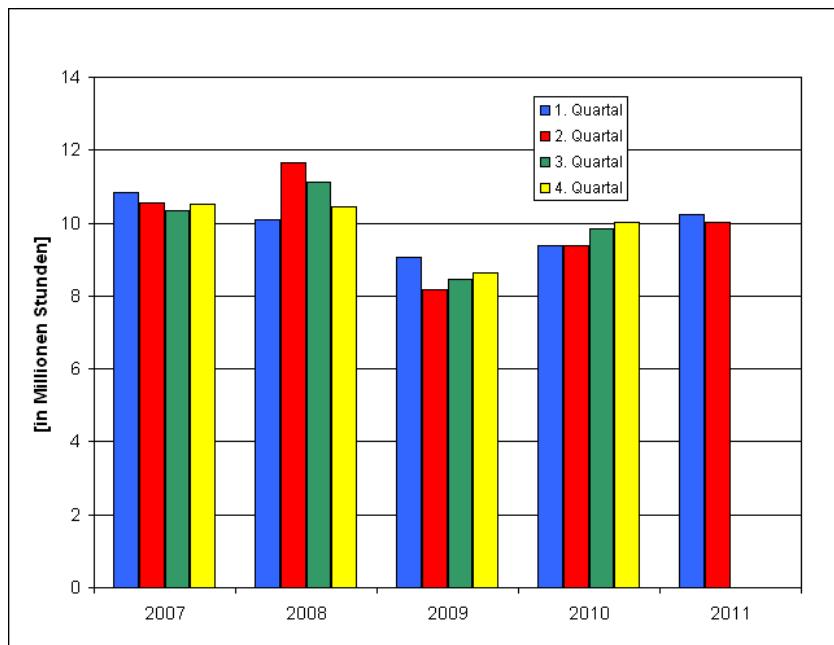
Umsatzzahlen im Fahrzeugbau in Rheinland-Pfalz. Datengrundlage: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

Mit Beginn der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise im Herbst 2008 verzeichnete der Fahrzeugbau einen deutlichen Einbruch. Durch das Wegbrechen der Aufträge sanken beispielsweise die Umsatzzahlen der Unternehmen innerhalb weniger Monate ein (siehe Abbildung). Die Umsätze

des gesamten Fahrzeugbaus betrugen im Januar 2009 nur noch 37 % der Umsätze im September 2008. Eine Folge der sinkenden Auftragseingänge war auch ein Rückgang der geleisteten Arbeitsstunden (s. Abb.). In diesem Zusammenhang wurden etwa Überstunden abgebaut oder Urlaubstage genommen. Darüber hinaus wurde die Wochenarbeitszeit reduziert und die Verträge befristet Beschäftigter wurden nicht verlängert.

In einem letzten Schritt wurde schließlich auf das Modell der Kurzarbeit zurückgegriffen. So hatten im Dezember 2009 rund die Hälfte der Betriebe Kurzarbeit angemeldet. Dank dieser Maßnahme konnte der überwiegende Teil der Stammbelegschaft in den Unternehmen gehalten werden. In Anbetracht der erwähnten massiven Umsatzrückgänge fällt der Umfang des Beschäftigtenrückgangs sehr moderat aus und beträgt für den Zeitraum von September 2008 bis Januar 2009 rund 4 % (s. Abb.). Das Kalenderjahr 2010 war von einer deutlichen Erholung der Produktionsleistungen gekennzeichnet. Die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden liegt aktuell beispielsweise wieder annähernd auf dem Vorkrisenniveau

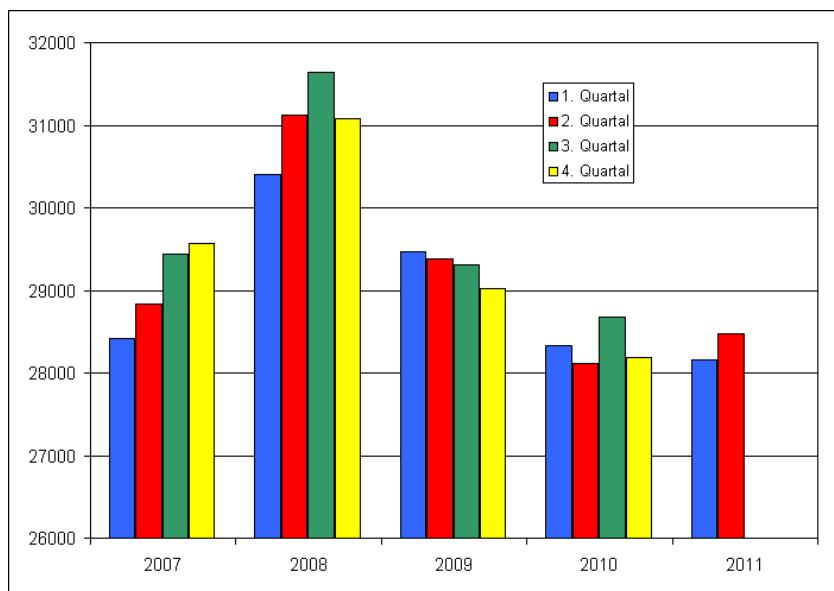
und auch die Umsätze konnten deutlich gesteigert werden. Lediglich die Beschäftigtenzahlen stagnieren auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau und entsprechen in etwa denen aus der Zeit vor der kurzen Boomphase 2007/2008.



Geleistete Arbeitsstunden im Fahrzeugbau in Rheinland-Pfalz. Datengrundlage: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

und Finanzmärkten und die anhaltende Globalisierung der Wertschöpfungskette (zum Beispiel Produktionsverlagerungen) gefährdet werden. Um diese Herausforderungen zu meistern, wird es wichtig sein, auf den regionalen und der Ebene der Großregion vorhandenen Kompetenzen aufzubauen und im

Insgesamt scheint die Automobilindustrie in Rheinland-Pfalz die vergangenen turbulenten Jahre gut überstanden zu haben. Dennoch besteht auch in Zukunft das Risiko, dass die konjunkturelle Erholung etwa durch die fortdauernden Unsicherheiten auf den globalen Währungs-



Zuge einer (grenzüberschreitenden) Zusammenarbeit Synergieeffekte auszunutzen (s. Wirtschaftliche Beziehungen innerhalb der Großregion).

Beschäftigte im Fahrzeugbau in Rheinland-Pfalz. Datengrundlage: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

Autoindustrie im Saarland

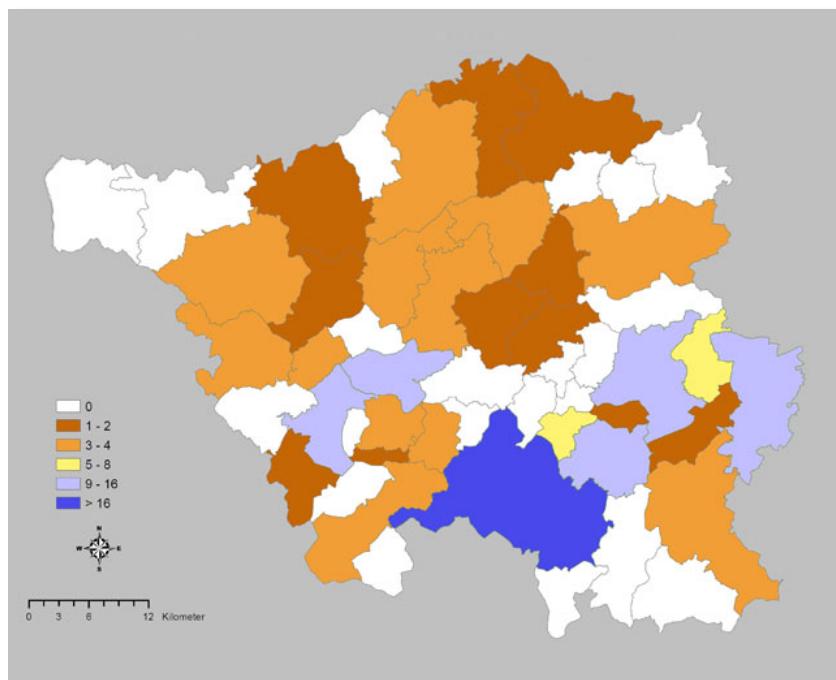
Die Entwicklung der Automobilindustrie im Saarland zwischen 2007 und 2011

Das Saarland gilt als die drittgrößte Automobilregion in Deutschland. Neben dem Ford-Werk in Saarlouis betreibt eine große Zahl an Zulieferunternehmen Produktionswerke im Saarland, etwa im Ford Supplier Park oder in den Regionen Homburg und Saarbrücken. Allerdings waren die saarländischen Automobilunternehmen in den vergangenen Jahren in besonderem Maße von der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise betroffen. So hatte die Automobilindustrie in den Krisenjahren 2008 und 2009 starke Auftragsrückgänge zu verzeichnen, von denen sie sich nur allmählich wieder erholt hat. Bis zum Start der Krise im Herbst 2008 konnte die saarländische Automobilindustrie eine überwiegend positive Entwicklung verzeichnen. So nahm beispielsweise die Zahl der Beschäftigten zwischen Januar 2007 und August 2008 um über 1 000 auf fast 24 000 Beschäftigte zu.

Jahr	2007	2008	2009	2010
Veränderung gegenüber dem Vorjahr	-15%	-49%	-17%	-8%

Tabelle: Entwicklung der Auftragseingänge in der Automobilindustrie zwischen September und November. Datengrundlage: Statistisches Amt Saarland

Ab September 2008 jedoch änderte sich die Situation schlagartig. Die Auftragseingänge sanken innerhalb von zwei Monaten um fast 50 %. Auch wenn eine rückläufige Auftragsentwicklung für jeden Herbst zwischen 2007 und 2010 zu beobachten ist (siehe Tabelle), so ist das Ausmaß im Jahr 2008 dennoch extrem groß.



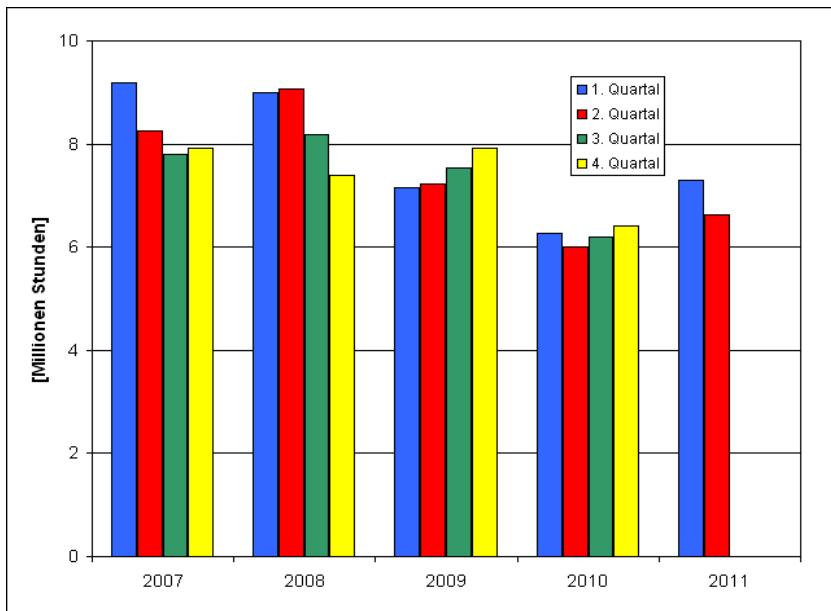
Mitgliedsunternehmen im Netzwerk automotive.saarland pro Gemeinde (2011). Datengrundlage: automotive.saarland

Die von sinkenden Auftragszahlen betroffenen Unternehmen reagierten auf diese Entwicklungen unter anderem mit der Übernahme des Modells der Kurzarbeit. Ferner wurden auslaufende Mitarbeiterverträge nicht verlängert und in einigen Fällen mussten Teile der Belegschaft entlassen werden.

Die Ergebnisse dieser Maßnahmen zeigen sich beispielsweise bei der Betrachtung der geleisteten Arbeitsstunden pro Quartal (s. Abb.): Während im zweiten Quartal 2008 noch über 9 Millionen Arbeitsstunden registriert wurden, waren es im ersten Quartal 2009 nur noch gut 7 Millionen.

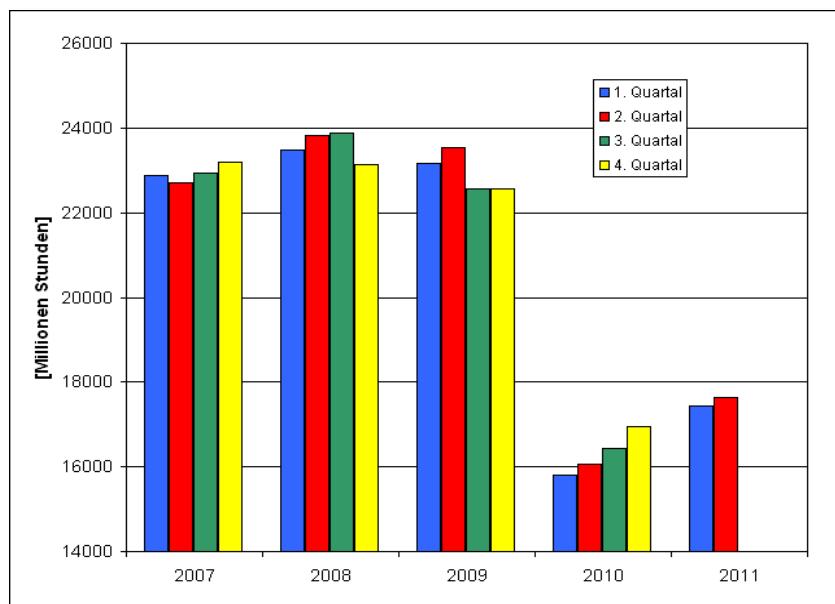
Vor allem dem Modell der Kurzarbeit ist es zu verdanken, dass die Zahl der Beschäftigten trotz des massiven Auftragsrückgangs im Zeitraum August 2008 bis August 2009 nur um 6 % gesunken ist. Der

Blick auf die Abbildungen suggeriert, dass die stärksten Auswirkungen der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise die saarländische Automobilindustrie erst zu Jahresbeginn 2010 getroffen haben. Dies ist aber nicht der Fall. Vielmehr sind die hohen Rückgänge zwischen dem vierten Quartal 2009 und dem ersten Quartal 2010 auf die Messverfahren der amtlichen Statistik zurückzuführen. Jedes Unternehmen wird dabei für jeweils ein gesamtes Kalenderjahr dem Wirtschaftszweig zugeordnet, indem es in diesem Jahr den Hauptanteil der Umsätze erwirtschaftet. Als Folge der Krise im zweiten Halbjahr 2008 und im Jahr 2009 hat eine Reihe von saarländischen Automobilunternehmen sein Hauptgeschäftsfeld gewechselt und ist ab 2010 überwiegend im Wirtschaftszweig Maschinenbau aktiv. Es wurden also nicht massenhaft Beschäftigte entlassen, sondern der Großteil der „fehlenden“ Beschäftigten arbeitet nun statistisch betrachtet im Maschinenbau.



Geleistete Arbeitsstunden in der Automobilindustrie Saarland. Datengrundlage: Statistisches Amt Saarland

gen Zeitpunkt noch verfrüht, die Krise und ihre Folgen als vollkommen überwunden zu beschreiben. Nach wie vor besteht die Gefahr, dass der Aufwärtstrend etwa durch die anhaltenden Unsicherheiten auf den globalen Währungs- und Finanzmärkten und die wachsende Konkurrenz insbesondere aus Ost-europa und Asien gebremst wird. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, wird es wichtig sein,



Die jüngere Entwicklung der Automobilindustrie seit Ende der Krise ist überwiegend positiv. Viele Unternehmen stellen wieder neues Personal ein und die Umsatzzahlen steigen insbesondere seit Ende 2010 wieder an. Allerdings scheint es zum gegenwärtigen

Zeitpunkt noch verfrüht, die Krise und ihre Folgen als vollkommen überwunden zu beschreiben. Nach wie vor besteht die Gefahr, dass der Aufwärtstrend etwa durch die anhaltenden Unsicherheiten auf den globalen Währungs- und Finanzmärkten und die wachsende Konkurrenz insbesondere aus Ost-europa und Asien gebremst wird. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, wird es wichtig sein, die vielfältigen Kompetenzen der saarländischen Automobilunternehmen zu bündeln und im Zuge einer engen Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen Synergieeffekte auszunutzen. Idealerweise endet eine derartige Zusammenarbeit nicht an den Landesgrenzen, sondern schließt auch die Nachbarn in der Großregion mit ein (s. Wirtschaftliche Beziehungen innerhalb der Großregion).

Beschäftigte in der Automobilindustrie Saarland. Datengrundlage: Statistisches Amt Saarland

Autoindustrie in Wallonien

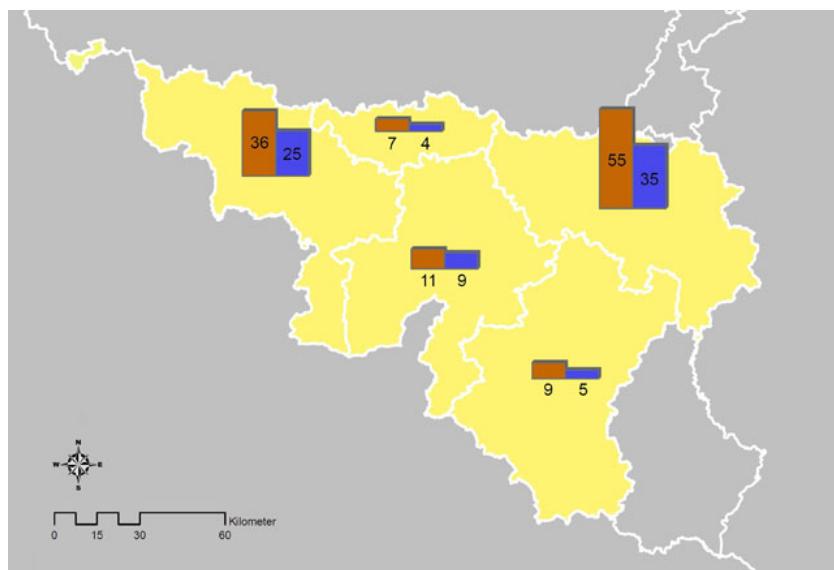
Aufgrund der sehr begrenzten Verfügbarkeit von öffentlichen Statistiken und allgemeinen Daten zur Automobilindustrie in Wallonien ist es sehr schwierig, jüngere Entwicklungstendenzen in der Branche zu identifizieren und zu beschreiben. Einziges verfügbares Merkmal ist in diesem Zusammenhang die Zahl der Unternehmen, die im Fahrzeugbau aktiv sind. Hinsichtlich dieses Indikators lässt sich für die Zeit nach 2002 zunächst eine relativ stabile Entwicklung mit nur leichten Schwankungen beobachten (siehe Tabelle). In dem Zeitraum, in dem es zur globalen Wirtschafts- und Finanzkrise kam, sinkt dieser Wert jedoch deutlich: Während im Juni 2007 noch 118 Unternehmen dem Fahrzeugbau zuzuordnen waren, waren es Ende 2009 nur noch 78.

2002	2005	2006	2007	2009
125	120	112	118	78

Tabelle: Zahl der Unternehmen im wallonischen Fahrzeugbau. Datengrundlage: IWEPS

IWEPS – Institut Wallon de l’Évaluation, de la Prospective et de la Statistique

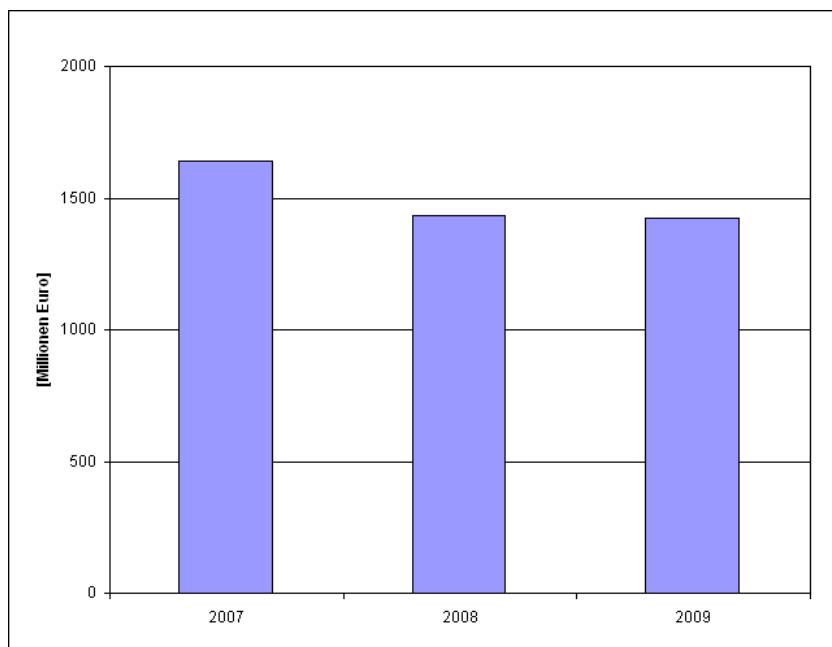
Diese Entwicklung hat sich ohne große regionale Unterschiede in allen wallonischen Provinzen niedergeschlagen (siehe Abbildung). Der Rückgang beträgt – mit Ausnahme der Provinz Namur (-18 %) – zwischen 36 und 44 Prozent. Somit bleibt auch nach der Krise die starke räumliche Konzentration des Sektors im Norden der Wallonie, und damit am Rande der Großregion, bestehen.



Zahl der Unternehmen im Fahrzeugbau in den wallonischen Provinzen (2007 & 2009). Datengrundlage: IWEPS

Die negativen Auswirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise, die das zeitgleiche Eintreffen von Krise und Rückgang der Unternehmen im Fahrzeugbau andeuten, zeigen sich auch bei der Entwicklung der Jahresumsätze in

der Automobilindustrie. Die entsprechenden, leider nicht vollständigen Daten vom Département de la Compétitivité et de l’Innovation du Service Public de Wallonie belegen einen Umsatzrückgang von rund 14 % zwischen 2007 und 2009 (siehe Abbildung). Allerdings ist die Aussagekraft dieses Wertes dahingehend einzuschränken, dass nur von 36 der aufgeführten 63 Unternehmen die Umsatzzahlen vorliegen.



Jahresumsätze der wallonischen Automobilindustrie.
Datengrundlage: Département de la Compétitivité et de l’Innovation du Service Public de Wallonie

Netzwerke der Automobilunternehmen in der Großregion

In den vergangenen Jahren haben Politik und Wirtschaftsverbände in allen Teilregionen der Großregion sogenannte Automobilnetzwerke oder Automobilcluster gegründet:

- autoessor in Lothringen
- Automobil- Zulieferinitiative Rheinland-Pfalz
- automotive.saarland
- Cluster Auto-Mobilité de Wallonie
- ILEA in Luxemburg.

Diese Initiativen lassen sich als eine Art Verein von Unternehmen und Organisationen beschreiben, die in der Automobilbranche aktiv oder eng mit dieser verbunden sind. Ziel dieser Vereine ist es, Kontakte zwischen den Mitgliedern zu fördern und somit die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Automobilindustrie in der jeweiligen Region zu verbessern. Abgesehen von dieser zentralen Idee, an der sich die Arbeit aller fünf Netzwerke orientiert, bestehen teilweise erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Netzwerken. Ein erstes Merkmal ist diesbezüglich die stark variierende Größe der Initiativen: Während im luxemburgischen Cluster ILEA nur 17 Unternehmen vertreten sind, hat das lothringische Netzwerk autoessor mehr als 260 Mitglieder.

Ein zweiter entscheidender Unterschied besteht hinsichtlich der Finanzierung der Netzwerkarbeit. So finanziert sich das Netzwerk in Luxemburg beispielsweise vollständig aus Beiträgen der Mitgliedsunternehmen, während die saarländische Initiative aktuell noch komplett durch öffentliche Gelder getragen wird. Gespräche mit mehreren Mitgliedsunternehmen und öffentlichen Akteuren haben gezeigt, dass sich aufgrund der verschiedenen Netzwerkgrößen und Geldgeber auch die Arbeit im Netzwerk unterscheidet.

Region	Netzwerk	Gründungs-jahr	Mitglieder-zahl	Finanzierung
Lothringen	autoessor	2006	263	Nationalstaat, Region Lothringen, EU (EFRE-Fond), IHK Region Lothringen, Mitgliedsunternehmen
Luxemburg	ILEA	2002	17	Mitgliedsunternehmen
Rheinland-Pfalz	Automobil-Zulieferinitiative Rheinland-Pfalz	1996	100	Landesregierung von Rheinland-Pfalz, Mitgliedsunternehmen
Saarland	automotive.saarland	2003	179	Landesregierung des Saarland
Wallonie	Cluster Auto-Mobilité de Wallonie	2001	57	Region Wallonie, Mitgliedsunternehmen

Grundlegende Charakteristika der fünf Unternehmensnetzwerke. Datengrundlage: autoessor, Automobil-Zulieferinitiative, Rheinland-Pfalz, automotive.saarland, Cluster Auto-Mobilité de Wallonie, ILEA

So erhöhen kleine Cluster prinzipiell die Chance, dass sich die Mitglieder untereinander besser kennen und vertrauen sowie durch den engen Kontakt intensiv Informationen austauschen können. Auf der anderen Seite nimmt mit zunehmender Netzwerkgröße die Wahrscheinlichkeit zu, einen passenden Kooperationspartner zu finden. Allein diese beiden Aspekte machen deutlich, dass es die optimale Größe für ein Cluster nicht gibt. Ein weiterer Punkt, der bei den Gesprächen deutlich geworden ist, betrifft das Engagement der Netzwerkmitglieder. Ein Unternehmen, das einen fixen Jahresbeitrag an das Cluster zahlt, hat ein gewisses Interesse daran, dass sich die Netzwerkarbeit für es bezahlt macht. Gleichzeitig wird auch das Clustermanagement dafür Sorge tragen, dass möglichst jeder Beitragszahler eine gewisse Gegenleistung für seine Beiträge erhält. Die Aktivitäten des Netzwerkes orientieren sich somit stark an den Interessen der Beitragszahler, die wiederum viele der Angebote wahrnehmen.

autoessor, Lothringen.
Quelle: autoessor



Wenn das Netzwerk (überwiegend) aus öffentlichen Mitteln finanziert wird, besteht die Gefahr, dass dieses Gleichgewicht aus angebotenen und nachgefragten Netzwerkaktivitäten verloren geht. Besonders kleine Unternehmen gaben hier nämlich zu erkennen, dass sie von den Netzwerken enttäuscht seien, da sie den Eindruck haben, die eigenen Interessen und Wünsche würden bei den Angeboten des Clusters nicht angemessen berücksichtigt. Da die Unternehmen keine Beiträge zahlen, haben sie kein „Druckmittel“, um diese Situation zu ändern. Eine Folge dessen ist, dass die Motivation dieser Unternehmen, sich aktiv am Netzwerkleben zu beteiligen,

kennen, dass sie von den Netzwerken enttäuscht seien, da sie den Eindruck haben, die eigenen Interessen und Wünsche würden bei den Angeboten des Clusters nicht angemessen berücksichtigt. Da die Unternehmen keine Beiträge zahlen, haben sie kein „Druckmittel“, um diese Situation zu ändern. Eine Folge dessen ist, dass die Motivation dieser Unternehmen, sich aktiv am Netzwerkleben zu beteiligen,

entsprechend gering ist. Die folgenden Abschnitte stellen zunächst die fünf Unternehmensnetzwerke in der Automobilindustrie der Großregion einzeln vor. Anschließend geht der letzte Abschnitt auf einige jüngere Projekte ein, mit denen eine grenzüberschreitende Vernetzung der Unternehmen gefördert werden soll.

[Autoessor \(Lothringen\)](#)

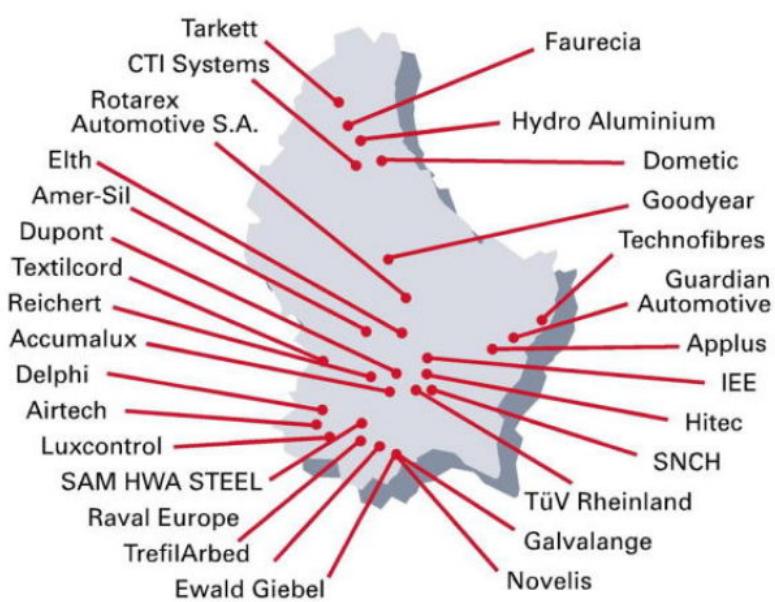
Das Netzwerk autoessor besteht seit dem Jahr 2006 und ist bei der Regionalen Industrie- und Handelskammer Lothringen in Nancy Cedex angesiedelt. Für die aktuelle Programmphase 2011-2012 steht ein Budget von insgesamt 950 000 € zur Verfügung, das seitens des Nationalstaats (21 %), der Region Lothringen (20 %), des EFRE-Fonds der EU (25%), der Regionalen Industrie- und Handelskammer Lothringen (23 %) sowie der Mitgliedsunternehmen (11 %) aufgebracht wird. Autoessor sieht sich als dynamisches Netzwerk und in einer Vermittlerrolle der lothringischen Automobilindustrie. Als solches möchte es die Unternehmen bei ihren Anpassungsprozessen an die aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen des Automobilsektors unterstützen. Dazu führt autoessor etwa Studien und Befragungen durch, informiert die Mitgliedsunternehmen über technische Entwicklungen und organisiert Fachvorträge. Darüber hinaus veranstaltet das Netzwerk Betriebsbesichtigungen, Unternehmertreffen und Arbeitstreffen, die dem direkten Austausch und dem Aufbau von Kontakten dienen. Als dritter Aufgabenbereich ist die Außendarstellung zu nennen, beispielsweise in Form von Messeauftritten.

Im Frühjahr 2011 umfasst das Netzwerk autoessor 260 Mitglieder. Hierzu zählen etwa Automobilhersteller wie Smart in Hambach und Komponentenwerke von PSA Peugeot Citroën. Darüber hinaus gehören Erstzulieferer wie Continental und Magna in Hambach und eine Vielzahl nachrangiger Zulieferer sowie Werkzeug- und Maschinenbauer zum Netzwerk. Zu den grenzüberschreitenden Aktivitäten von autoessor mit den benachbarten Automobilnetzwerken der Großregion zählen vor allem gemeinsame Veranstaltungen etwa in Form von Unternehmertreffen. Auf der internationalen Industriemesse PRO-CEED im September 2008 in Luxemburg beispielsweise richtete autoessor gemeinsam mit dem saarländischen Automobilnetzwerk eine Tagung über neue Materialien in der Automobilindustrie aus. Ende Oktober 2010 organisierten autoessor, ILEA (Luxemburg), automotive.saarland und die Automobil-Zulieferinitiative Rheinland-Pfalz den „Tag der Automobilindustrie“ in Saarbrücken.

[ILEA – Industrie Luxembourgeoise des Equipementiers de l’Automobile](#)

Im Dezember 2002 wurde das luxemburgische Automobilnetzwerk ILEA gegründet. Initiator des Netzwerks, das sich vollständig durch Mitgliedsbeiträge der Unternehmen finanziert, war eine kleine Gruppe von Unternehmen. Diese Unternehmen traten damals mit dem Vorschlag zum Aufbau eines Automobilnetzwerks an die Fedil (Fédération des Industriels Luxembourgeois) heran und diskutierten mit ihr gemeinsam die Möglichkeiten, die Vernetzungen innerhalb der luxemburgischen Automobilindustrie, insbesondere auch im Bereich Forschung & Entwicklung, zu fördern. Die Fedil erklärte sich zur Unterstützung des Projekts bereit und übernahm die Leitung von ILEA.

ILEA versteht sich als Forum und Ansprechpartner für die Automobilzulieferer in Luxemburg. Dazu spricht das Netzwerk – etwa durch Vorträge oder gemeinsame Betriebsbesichtigungen – Themen von allgemeinem Interesse an, bereitet Daten und Informationen zur Automobilindustrie auf, stellt diese den Unternehmen zur Verfügung und fungiert als Interessenvertretung der Automobilindustrie. Darüber hinaus ist es das Ziel von ILEA, Kontakte zwischen den Zulieferbetrieben und den Automobilherstellern zu fördern.



ILEA, Luxemburg. Quelle:
ILEA, S. Palanca

Im Frühjahr 2011 gehören 17 Automobilzulieferer zum Netzwerk ILEA. Hinzu kommen vier assoziierte Mitglieder wie beispielsweise die TÜV Rheinland Luxemburg GmbH (Technischer Überwachungs-Ver ein) oder die SNCH (Société Nationale de Certification et d'Homologation s.à.r.l.), die als Dienstleister die Arbeit der Zulieferbetriebe unterstützen. Seit dem Jahr 2008 beteiligt sich ILEA an

der Veranstaltung „Tag der Automobil-Zulieferer“, die gemeinsam mit den Automobilnetzwerken aus Rheinland-Pfalz und dem Saarland durchgeführt wird.

Automobil-Zulieferinitiative Rheinland-Pfalz

Im Verlauf der 1990er Jahre wurden in vielen deutschen Automobilregionen Initiativen zur Unterstützung und Stärkung der Zulieferbranche vorangetrieben. In diesem Zusammenhang stand auch die

Gründung der Automobil-Zulieferinitiative Rheinland-Pfalz im Jahr 1996, die von Prof. Weber (Universität Kaiserslautern, Lehrstuhl für Soziologie) mit initiiert und bis Ende 2001 von dessen Lehrstuhl verwaltet wurde. Mit Beginn des Jahres 2002 hat das Ministerium für Wirtschaft seine finanzielle Unterstützung reduziert, weshalb sich das Netzwerk seitdem auch durch Mitgliederbeiträge kofinanziert. Im Rahmen dieser Umstrukturierung wechselte das Management der Initiative von der Universität Kaiserslautern zum Institut zur Modernisierung von Wirtschafts- und Beschäftigungsstrukturen GmbH (IMO) in Mainz.



Automobil-Zulieferinitiative Rheinland-Pfalz. Quelle: Automobil-Zulieferinitiative Rheinland-Pfalz

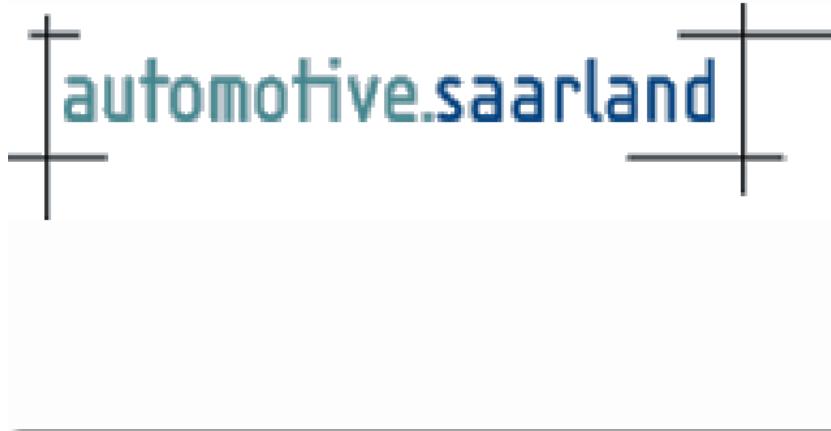
Zentrale Aufgabe des Netzwerks ist es, die kleinen und mittelständischen Unternehmen der Automobil-Zulieferindustrie bei ihren Anpassungsprozessen an die aktuellen Herausforderungen (zum Beispiel Globalisierung, technologischer Wandel) zu unterstützen. Dabei ist es das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der rheinland-pfälzischen Zulieferbetriebe zu erhalten. Dazu organisiert die Initiative beispielsweise themenspezifische Workshops, Foren und Werksbesuche, die einen intensiven Wissens- und Erfahrungsaustausch ermöglichen. Darüber hinaus unterstützt das Netzwerk die Mitgliedsunternehmen beim Erschließen ausländischer Märkte und bei der Kooperationsanbahnung. Die Zulieferinitiative Rheinland-Pfalz kooperiert auch mit Netzwerken in anderen Bundesländern, insbesondere mit denen im Saarland und in Hessen. Aber auch mit den Initiativen aus Lothringen und Luxemburg gibt es gemeinsame Aktivitäten, um grenzüberschreitende Ideen umzusetzen. Hierzu zählt etwa der einmal im Jahr stattfindende „Tag der Automobil-Zulieferer“. Dieser 2002 von der Automobil-Zulieferinitiative Rheinland-Pfalz erstmals organisierte Veranstaltung schlossen sich in den Jahren 2004 das saarländische und 2008 auch das luxemburgische Automobil-Netzwerk an. Im Frühjahr 2011 präsentieren sich 100 Unternehmen auf der Homepage der Zulieferinitiative Rheinland-Pfalz, vom Motorenwerk der Adam Opel GmbH in Kaiserslautern über Erstzulieferer wie Continental bis hin zu einer Vielzahl vor allem kleiner und mittelständischer Zweit- und Drittzulieferer.

Automotive.saarland

Die Idee zur Einrichtung eines Automobilnetzwerks im Saarland wurde etwa seit dem Jahr 2001 von den beiden Saarbrücker Instituten FORGIS und IPL Prof. Schmidt GmbH aktiv verfolgt. Erste kleinere Maßnahmen mündeten 2003 in der Gründung des Netzwerk automotive.saarland. Dieser Schritt stand im Zusammenhang mit der „Innovationsstrategie bis 2015“ vom Ministerium für Wirtschaft und Arbeit, das seitdem auch die finanziellen Mittel zur Organisation von automotive.saarland zur Verfügung stellt. Seit September 2006 liegt das Management des Netzwerks bei der Zentrale für Produktivität und Technologie Saar e.V. (ZPT), eine mit der saarländischen Industrie- und Handelskammer eng verbundene Dienstleistungseinrichtung. Automotive.saarland versteht sich als zentrale Kommunikationsplattform und als Impulsgeber für gemeinsame Projekte der saarländischen Automobilindustrie. Dazu hat das Netzwerkmanagement fünf zentrale Handlungsfelder identifiziert:

- Netzwerkpflege
- Standortmarketing
- Technologietransfer
- Qualifizierung
- Markterschließung/Kooperationen.

Typische Aktivitäten von automotive.saarland sind somit zum Beispiel regelmäßig stattfindende Unternehmertreffen und Branchenforen, die den Mitgliedsunternehmen als Informations- und Kontaktplattform dienen sollen. Darüber hinaus organisiert das Netzwerk in den Jahren 2009 und 2011 einen Saarland-Gemeinschaftsstand auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt. Im Frühjahr 2011 umfasst automotive.saarland rund 190 Mitglieder, vom Automobilhersteller Ford Saarlouis über Erstzulieferer wie Bosch und Schaeffler in Homburg bis hin zu Zweit- und Drittzulieferern wie Werkzeug- und Maschinenbauern oder Produzenten von Kleinteilen. Darüber hinaus zählen Forschungsinstitute wie das Leibniz-Institut für Neue Materialien und das Kompetenzzentrum Automotive



Quality Saar (AQS) zu den Mitgliedern des Netzwerks. Bereits seit 2004 richtet automotive.saarland gemeinsam mit dem Automobilnetzwerk aus Rheinland-Pfalz den einmal jährlich stattfindenden „Tag der Automobil-Zulieferer“ aus, dem sich 2008 auch das luxemburgische Netzwerk angeschlossen hat.

*automotive.saarland.
Quelle: automotive.saarland*

[Cluster Auto-Mobilité de Wallonie](#)

Die Aktivitäten des Cluster Auto-Mobilité de Wallonie reichen bis ins Jahr 2001 zurück. Damals schlossen sich Unternehmensvertreter und der für Clusterpolitik zuständige Minister zusammen, um den Kontakt zwischen den Automobilunternehmen zu fördern und neue Kooperationen anzuregen. Im Dezember 2003 wurden die Netzwerkaktivitäten durch die Gründung einer gemeinnützigen Vereinigung [association sans but lucratif] neu geordnet. Dieser Vereinigung gehörten 17 Gründungsmitglieder an. Zu den Aufgaben vom Cluster Auto-Mobilité de Wallonie, das sich im Kompetenzzentrum Campus Automobile Spa-Francorchamps befindet, gehört unter anderem das Zusammentragen und Analysieren von Informationen über den wallonischen Automobilsektor. Des Weiteren zielt das Netzwerk auf die

Stärkung der Beziehungen zwischen den wirtschaftlichen Akteuren, den privaten und den öffentlichen Organisationen. Schließlich sind als dritter Aufgabenbereich die Initiierung von Kollaborationen, das Etablieren neuer Aktivitäten und Produkte sowie die Repräsentation des Automobilsektors nach Außen zu nennen.



Cluster Auto-Mobilité de Wallonie. Quelle: Cluster Auto-Mobilité de Wallonie

Dazu wurden vom Netzwerk zwei Kommissionen mit den Zielen eingerichtet, zum einen die strategische Ausrichtung des Netzwerks vorzugeben und zu überwachen und zum anderen aktuelle Entwicklungen im Bereich Innovation und Forschung zu analysieren und darauf aufbauend Empfehlungen für den wallonischen Automobilsektor zu formulieren. Die Aktivitäten des Clusters werden größtenteils von der Region Wallonie finanziert, während Leistungen, für die die Unternehmen selbst bezahlen müssen, die Ausnahme bilden.

Im Frühjahr 2011 umfasst das Cluster Auto-Mobilité de Wallonie 57 Mitglieder. Hierzu zählen neben Betrieben der Automobilindustrie auch Forschungsinstitute, öffentliche Einrichtungen und (Weiter-) Bildungseinrichtungen [entités formation]. Gleichzeitig befindet sich das Cluster in einer Phase der Umstrukturierung. Da die öffentliche Förderung für das Cluster zu Beginn des Jahres 2011 eingestellt wurde, wird versucht, die Clusterarbeit beim Campus Automobile in Spa-Franchorchamps anzusiedeln und aus privaten Geldmitteln zu finanzieren. Hinsichtlich grenzüberschreitender Aktivitäten orientiert sich das Automobilnetzwerk verstärkt in Richtung der Region Maas-Rhein. Hier beteiligte sich das Cluster Auto-Mobilité de Wallonie beispielsweise seit 2005 an den beiden deutsch-belgisch-niederländischen INTERREG-Projekt AutomotiveNET.eu und Automotive Cluster EMR 2012. Vor dem Hintergrund, dass der Großteil der Mitgliedsunternehmen in der Provinz Lüttich und damit im Grenzraum Belgien-Deutschland-Niederlande liegt (siehe Abschnitt „Die Automobilindustrie in der Wallonie“) erscheint eine solche Ausrichtung durchaus nachvollziehbar.

Grenzüberschreitende Projekte der Unternehmensnetzwerke

Seit einigen Jahren ist zu beobachten, dass sich die fünf Netzwerkinitiativen von ihrer ursprünglichen Ausrichtung auf die jeweilige Region lösen und – wenn auch in begrenztem Umfang – die Kontakte zu den benachbarten Regionen und Netzwerken suchen. So richtete beispielsweise automotive.saarland bereits 2004 das sogenannte Saar-Lor-Lux-Zuliefererforum Fahrzeugbau aus. Auf dem Treffen in Saarbrücken informierten sich rund 200 Unternehmensvertreter aus der gesamten Großregion über aktuelle Entwicklungen der Automobilindustrie und die daraus resultierenden Anforderungen an die Zuliefererindustrie. In den Folgejahren bestand darüber hinaus die Möglichkeit, im Rahmen des Zuliefererforums Einzelgespräche mit potentiellen Kunden oder Zulieferern zu führen. Die Veranstaltung fand in dieser Form letztmalig im Jahr 2007 statt. Seitdem organisieren die Netzwerkinitiativen aus Rheinland-Pfalz, Luxemburg und dem Saarland gemeinsam den jährlich stattfindenden Tag der Automobil-Zulieferer. Auf diesen Treffen spielt die gezielte Vermittlung potentieller Geschäftsbeziehungen allerdings nur noch eine untergeordnete Rolle; stattdessen wird mehr Wert auf Vorträge zu allgemeinen Themen der Branche gelegt.

Auch hinsichtlich der Außendarstellung der Automobilindustrie gibt es vereinzelt Kooperationen zwischen den Unternehmensnetzwerken. Im September 2008 etwa veranstalteten das lothringische und das saarländische Netzwerk auf der Messe Proceed in Luxemburg gemeinsam ein Seminar mit dem Titel „Neue Materialien in der Automobilindustrie“. Ein weiteres Beispiel für gemeinsame Messeauftritte ist der Gemeinschaftsstand von automotive.saarland und der luxemburgischen Initiative ILEA auf der Internationalen Automobil-Ausstellung IAA 2011 in Frankfurt. Neben diesen Einzelveranstaltungen ist auch eine prinzipielle und fortdauernde Kooperation zwischen den fünf Automobilnetzwerken angedacht. In diesem Zusammenhang hat sich im Rahmen des EU-Förderprogramms INTERREG IV a ein Konsortium mit rund 15 Akteuren aus der gesamten Großregion mit dem Ziel zusammengeschlossen, einen grenzüberschreitenden Kompetenzatlas der Automobilindustrie zu erstellen. Darin sollten alle Unternehmen mit ihren spezifischen Produktbereichen sowie allgemeinen Informationen zum Unternehmen dargestellt werden.

Darüber hinaus waren eine gemeinsame Internetpräsenz der Unternehmensnetzwerke sowie verschiedene Veranstaltungen (Seminare, Workshops, Messeauftritte, etc.) in der Großregion geplant. Bei der Abstimmung über die Bewilligung des Projekts im Sommer 2010 fand das Vorhaben allerdings nicht die nötige Mehrheit im sogenannten Lenkungsausschuss der Großregion. Dieses Gremium, das von Regionalpolitikern eingesetzt wird, entscheidet über die Verteilung der INTERREG IV a-Finanzmittel.

Bemerkenswert an dem Abstimmungsergebnis ist, dass regionale Politiker gleichzeitig seit Jahren eine engere Zusammenarbeit der fünf Automobilnetzwerke in der Großregion fordern. So werden in verschiedenen Stellungnahmen und Positionspapieren beispielsweise „Branchenforen zur grenzüberschreitenden Vernetzung“ (2003), ein „Automotivecluster der Großregion“ (2007) oder eine gemeinsame „Plattform für die Automobilindustrie“ (2011) diskutiert. Nun aber, da Teile dieser Visionen in Form des INTERREG-Projekts hätten umgesetzt werden können, verweigern die entsprechenden Gremien die finanzielle Unterstützung zu den Projekten. In Gesprächen mit mehreren Unternehmensvertretern – durchgeführt im Rahmen EU finanzierten Forschungsprojekts „ESPON-Metroborder“ – fand die Einschätzung Zustimmung, dass die Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den fünf Netzwerkinitiativen noch optimiert werden kann. Insbesondere kleine und mittelgroße Unternehmen wünschen sich bessere Informationen zu potentiellen Geschäftspartnern und vor allem Hilfestellungen bei der Kontaktaufnahme mit den entsprechenden Betrieben.

Wirtschaftliche Beziehungen der Automobilindustrie innerhalb der Großregion

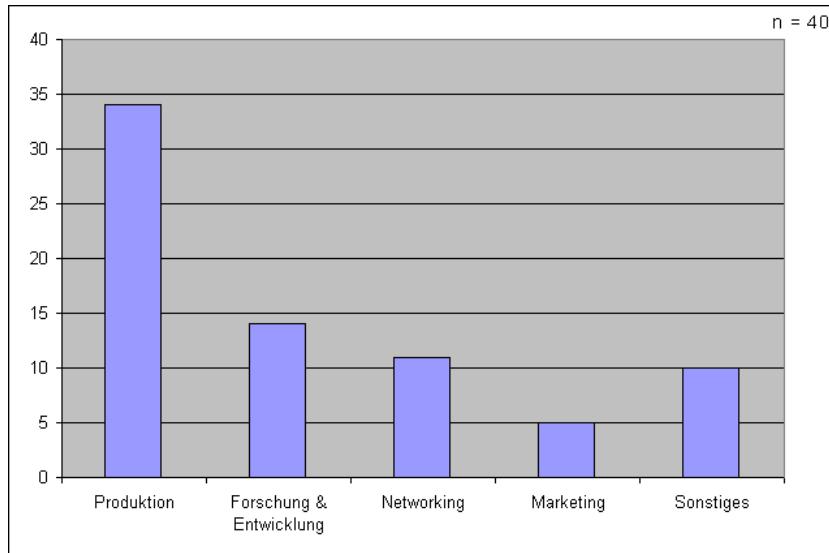
Im Rahmen eines von der EU finanzierten Forschungsprojekts (ESPON-Projekt Metroborder) wurde in den Jahren 2009 und 2010 untersucht, inwieweit die Betriebe der Automobilindustrie mit anderen Betrieben aus der Großregion kooperieren beziehungsweise Lieferbeziehungen zu diesen unterhalten. Um dies herauszufinden, wurde zunächst ein Fragebogen an die Betriebe und Institutionen versandt, die zu diesem Zeitpunkt Mitglied in einer der fünf Unternehmensnetzwerke waren. Zusätzlich wurden mit Ansprechpartner aus rund einem Dutzend Betriebe Interviews geführt, um Detailinformationen zu den Aktivitäten der Betriebe zu erhalten. Da die auf den Internetseiten der Netzwerkinitiativen angegebenen Adressdaten der Betriebe nicht in allen Fällen korrekt waren beziehungsweise die Betriebe nicht mehr existierten, haben etwa 650 Betriebe tatsächlich einen Fragebogen erhalten. Die im Folgenden präsentierten Ergebnisse basieren auf den Antworten von 77 Betrieben. Die Tabelle fasst einige wichtige Merkmale dieser Betriebe zusammen.

Region	Lothringen	Luxemburg	Rheinland-Pfalz	Saarland	Wallonie		
Zahl der Betriebe	26	4	13	26	8		
Beschäftigte		20 oder weniger		21 bis 250			
Zahl der Betriebe		22		40			
Zahl der Betriebe		Mehr als 250		15			
Rechtsform	Eigenständiges Unternehmen		Betrieb / Produktionsstätte				
Zahl der Betriebe	40		37				
Aktivitäten in anderen Branchen		ja		nein			
Zahl der Betriebe	51		26				

Merkmale der befragten Betriebe. Grundlage: eigene Erhebungen

Mehr als die Hälfte der befragten Betriebe unterhält Kontakte zu anderen Betrieben innerhalb der Großregion. Besonders im Bereich der Produktion gibt es häufig Lieferbeziehungen oder auch gemeinsame

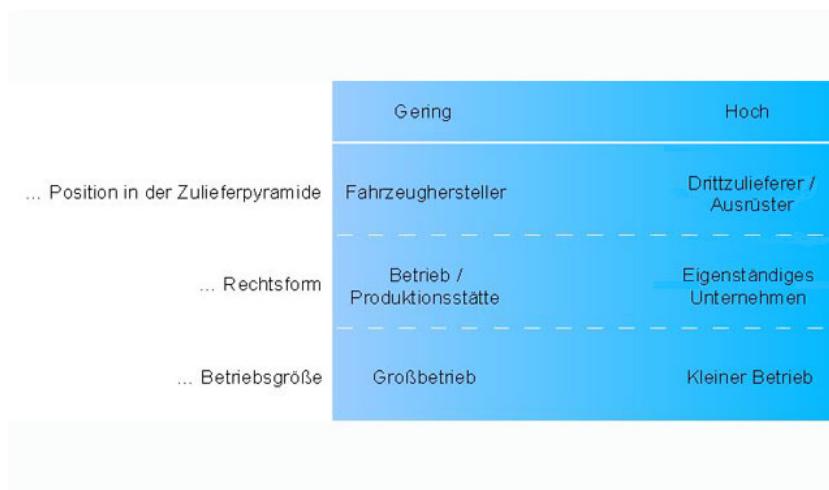
Kooperationen bei der Herstellung von Gütern (s. Abbildung). Weniger verbreitet ist hingegen die Zusammenarbeit mit anderen regional ansässigen Betrieben in Forschung und Entwicklung oder beim Marketing. Ein Grund dafür liegt sicherlich in der Tatsache, dass viele Erstzulieferer in der Großregion reine Produktionsstätten betreiben und keine eigene Forschungs- und Entwicklungsabteilung in der Großregion besitzen. Die Forschungsarbeit findet stattdessen vielfach außerhalb der Großregion statt.



Kooperationsfelder in der Automobilindustrie der Großregion. Grundlage: eigene Erhebungen

Die Bedeutung der regionalen Beziehungen für einen Betrieb hängt unter anderem von den drei Faktoren Betriebsgröße, Rechtsform und Position in der Zulieferpyramide ab (s. Abbildung unten). Großbetriebe unterhalten zwar durchaus

auch Kontakte zu anderen Betrieben in der Großregion, doch haben sie darüber hinaus ein weitverzweigtes, teilweise globales Beziehungsnetz. Dadurch sind die regionalen Kontakte in der Regel nicht zwingend notwendig für den Betriebserfolg, da sie bei Bedarf problemlos durch andere Kontakte ersetzt werden können. Anders ist die Situation bei den kleinen und mittelgroßen Betrieben: Diese haben nur vergleichsweise wenig überregionale Kontakte, wodurch die Ebene der Großregion für sie von relativ großer Bedeutung ist.

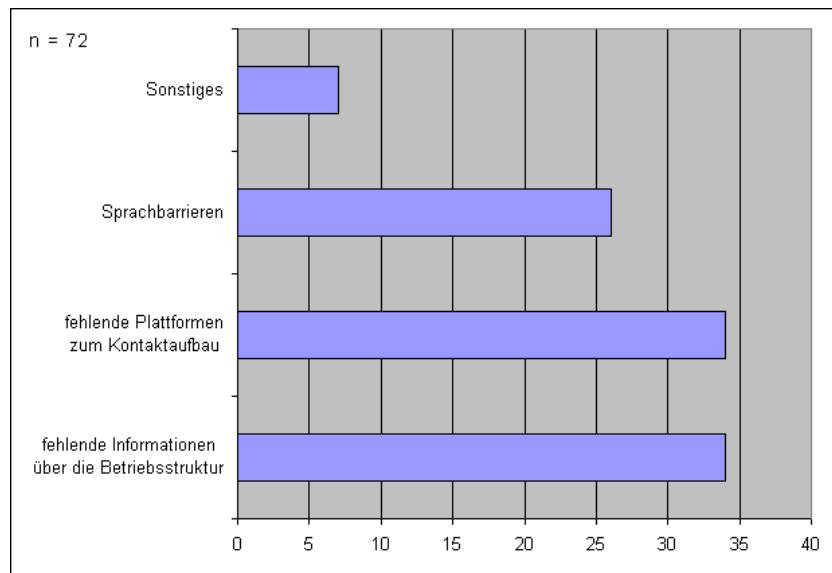


Anteil und Bedeutung regionaler Kooperationen in Abhängigkeit der... Eigenener Entwurf

Vergleichbares lässt sich für den Unterschied zwischen einer reinen Produktionsstätte eines Mehrbetriebsunternehmen und einem eigenständigen Einzelunternehmen sagen: Der Produktionsbetrieb hat allein durch seine Einbettung in das Leitunternehmen in aller Regel überregionale Kontakte, wohingegen das eigenständige Unternehmen viel mehr auf die Großregion angewiesen ist. Schließlich hat auch die Position in der Zulieferpyramide Einfluss auf die räumlichen Dimensionen der wirtschaftlichen Kontakte. Fahrzeughersteller und Erstzulieferer beziehen Waren und kooperieren mit Betrieben aus den verschiedensten Regionen der Erde. Demgegenüber beschränkt sich der Aktionsraum der im Rahmen der Studie befragten nachrangigen Zulieferbetriebe (inklusive Ausrütern) viel stärker auf die Großregion.

Grenzüberschreitende Beziehungen in der Großregion

Während es in der Großregion insgesamt viele Beziehungen zwischen den Betrieben der Automobilindustrie gibt, ist der Anteil der grenzüberschreitenden Beziehungen relativ gering. Lediglich elf der 77 untersuchten Betriebe arbeiten mit Partnern zusammen, die in einem ausländischen Teil der Großregion angesiedelt sind. Interessanterweise sind die in der Großregion vorhandenen sprachlichen Unterschiede zwischen den beiden deutschen Teilregionen und dem frankophonen Lothringen und der Wallonie nicht die größte Barriere für eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit (s. Abbildung).



*Hürden für grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Großregion.
Grundlage: eigene Erhebungen*

Vielmehr erwähnt die Mehrzahl der Betriebe ein Informationsdefizit hinsichtlich der wirtschaftlichen Struktur der anderen Teilregionen. Die Betriebe wissen vielfach gar nicht, ob es in den anderen Gebieten potentielle Partner für eine

Zusammenarbeit gibt, obwohl sie an solchen Beziehungen grundsätzlich interessiert sind. Eine mögliche Lösung, die in den Interviews von vielen Gesprächspartnern vorgeschlagen wurde, wäre eine Vernetzung der fünf regionalen Unternehmensnetzwerke, etwa durch einen gemeinsamen, mehrsprachigen Internetauftritt und gemeinsame Unternehmertreffen. Diese Maßnahmen könnten nicht nur der Information, sondern auch dem Aufbau von Kontakten dienen und somit eine weitere große Barriere abbauen: Bislang nämlich vermissen viele Betriebe eine geeignete Plattform, über die sie mit ausländischen Betrieben in Kontakt kommen könnten.

Neben vielen Betrieben fordern auch politische Strategiepapiere (etwa das Zukunftsbild 2020, die Innovationsstrategie 2015 und die Gemeinsame Erklärung des 12. Gipfels der Großregion vom 24. Januar 2011) und von der Politik beauftragte Studien (etwa Clusterstrukturen in der Großregion) eine engere Vernetzung der regionalen Netzwerkinitiativen, um die Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Betriebe zu verbessern. Bislang waren die meisten Maßnahmen, die eine solche Kooperation der Cluster zum Ziel hatten, aber nur von kurzer Dauer und trugen nicht zu einer langfristigen und effektiven Förderung der grenzüberschreitenden Aktivitäten bei (siehe Grenzüberschreitende Projekte der Unternehmensnetzwerke).

Smartville Hambach

Mit dem Smart-Werk in der lothringischen Gemeinde Hambach verfügt die Großregion über eine der modernsten Automobilfabriken in Europa. In dem Smartville genannten Komplex arbeiten Smart und die großen Zulieferbetriebe in innovativer Form zusammen.

Der Eröffnung von Smartville im Herbst 1997 ging ein intensiver Evaluations- und Auswahlprozess voraus. Der Standort Hambach konnte sich dabei gegen rund 70 Konkurrenten durchsetzen und erhielt Ende 1994 den Zuschlag für den Bau des 68 Hektar großen Werkes. Ausschlaggebend für die Wahl von Hambach als Produktionsstandort des Smart waren unter anderem die relativ geringen Lohnkosten, die Verfügbarkeit günstigen Baugrunds und finanzielle Zuschüsse durch die Entwicklungsgesellschaft Société Financière pour favoriser l'industrialisation des Régions Minières (SOFIREM). Um den Strukturwandel in Lothringen zu unterstützen, übernahm SOFIREM einen Teil der Gehälter derjenigen Angestellten, die vorher in den Steinkohlebergwerken gearbeitet hatten. Neben diesen ökonomischen Faktoren waren auch strategische Überlegungen Grund für die Wahl von Hambach:



Smartfortwo. Foto: Smart

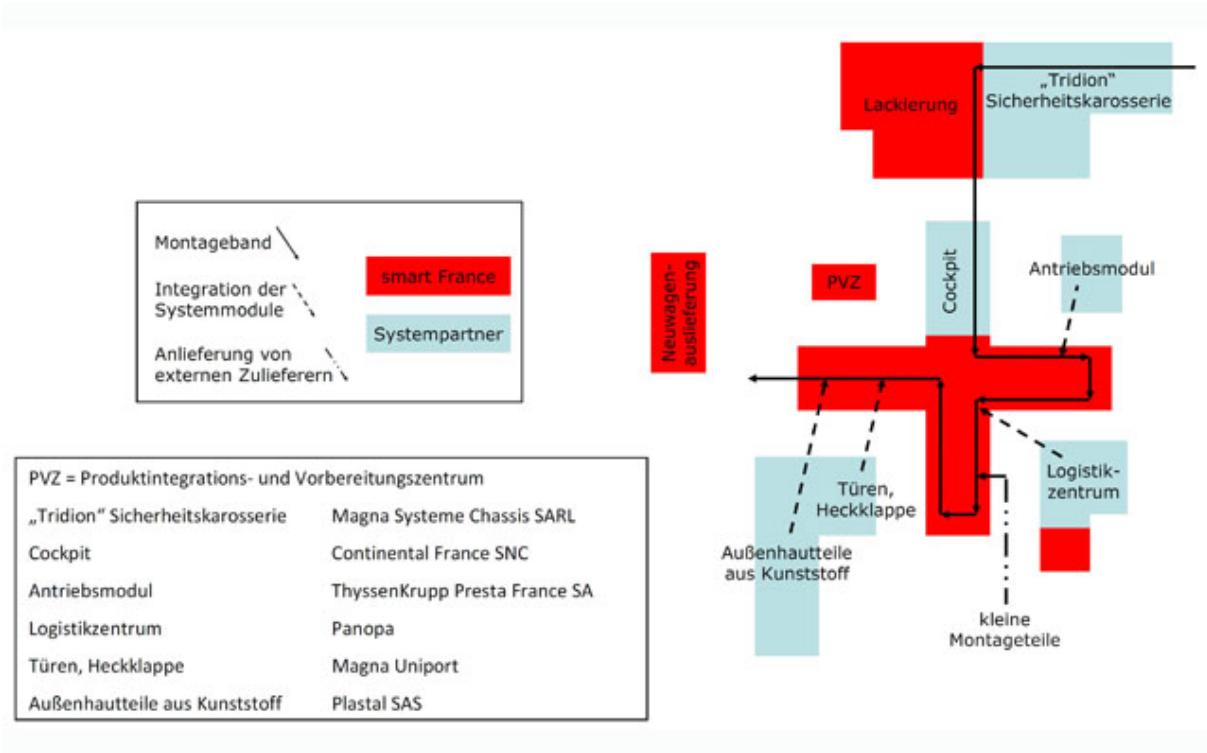
cher Zulieferer ermöglichte kurze und schnelle Wege zwischen den einzelnen Abteilungen.

Basis der intensiven Zusammenarbeit zwischen smart France und den Zulieferern stellt die modulare Bauweise des Smart dar. Der Kunde kann beim Bestellen des Autos aus einer begrenzten Anzahl verschiedener Module wählen – zum Beispiel einen schwarzen Smart mit weißen Türen, roten Türgriffen und Ledersitzen. Der anschließende Fertigungsprozess des Autos unterscheidet sich von traditionellen Vorstellungen einer Automobilfabrik durch die Tatsache, dass in Smartville im Prinzip keine klassische Produktion mehr stattfindet. Vielmehr entfällt ein Großteil der Arbeit auf den Logistikbereich und das Zusammensetzen einzelner Bauteile. Diese Bauteile werden aber nicht in Hambach selber produziert, sondern bereits fertig angeliefert. Dies gilt für smart France ebenso wie die fünf vor Ort ansässigen Zulieferbetriebe.

Diese fünf so genannten Systempartner sind direkt mit in das Smart-Werk integriert. Dies ermöglicht es, dass smart France und seine Zulieferer das Auto gemeinsam an einem durchgehenden Förderband

- die Daimler AG konnte mit dem Bau von Smartville ihren Wunsch umsetzen, den französischen Markt zu betreten;
- in Frankreich konnte der Smart mit einem französischen Produktionsstandort, in Deutschland mit einem Deutsch klingenden Gemeindenamen des Produktionsstandortes beworben werden;
- die Nähe zum Stuttgarter Raum mit dem Sitz der Smart GmbH und zahlreicher Zulieferer ermöglichte kurze und schnelle Wege zwischen den einzelnen Abteilungen.

fertigen können (s. Abb.): Das erste Modul, das auf das Förderband kommt, ist die Sicherheitskarosserie von Magna. Anschließend wird diese Karosserie von smart France lackiert. Continental als zweiter Systempartner in der Fertigungskette des Autos setzt im nächsten Arbeitsschritt das Cockpit in die Karosserie.



Schematische Darstellung des Produktionsprozesses im Smartville. Datengrundlage: Dörrenbächer & Schulz 2008, smart France 2010

Um einen möglichst schnellen Einbau des Cockpits und der später folgenden Module zu gewährleisten, erfahren die Systempartner drei Tage im Voraus, welche Varianten des Smart an einem Tag gefertigt werden. Darüber hinaus werden die Zulieferer auch über die genaue Reihenfolge der Fertigung informiert – zum Beispiel zuerst zwei gelbe Smarts mit blauen Türen, dann vier rote Smarts mit weißen Türen, wobei der dritte rote Smart mit Ledersitzen ausgestattet wird, und so weiter...

Diese Informationen nutzen die Systempartner dazu, um die Anlieferung und Zwischenlagerung der Modulelemente so zu organisieren, dass zunächst die vier blauen Türen und dann die acht roten Türen zum Einbau bereit stehen. Dieses Verfahren, das bereits bei der Anlieferung die spätere Reihenfolge der Fertigung berücksichtigt, wird auch just-in-sequence genannt. Ergebnis dieses optimierten Prozesses ist, dass lediglich drei Stunden zwischen dem Andocken der Karosserie an das Förderband und dem Abdocken des fertigen Smart vergehen.

Tabelle: Produktions- und Zulieferbetriebe der Autoindustrie in der Großregion in den Jahren 2007 und 2011

Grundlage: C. Schulz/P. Dörrenbächer/H. Pansch (2007), C.K. Hahn (2011)

Firma	Standort	Region	Produkte	Beschäftigte		Firmenhauptsitz
				2007	2011	
Daimler AG	Wörth am Rhein	Rheinland-Pfalz	LKW	12.000	10.000	Stuttgart, Deutschland
Fordwerke Saarlouis	Saarlouis	Saarland	PKW	7.000	7.000	Köln, Deutschland
Robert Bosch GmbH	Homburg	Saarland	Komponenten für Dieselmotoren	6.600	5.300	Stuttgart, Deutschland
Sollac Lorraine (Arcelor)	Florange	Lothringen	Bleche	5.800	2.300	Luxemburg, Luxemburg
ZF Getriebe GmbH	Saarbrücken	Saarland	PKW-Automatikgetriebe	5.100	6.000	Friedrichshafen, Deutschland
Société Mécanique Automobile de l'Est (SMAE)	Trémery	Lothringen	Dieselmotoren	5.000	3.856	Paris, Frankreich
Pneumatiques Kléber SA	Toul	Lothringen	Reifen	3.000	0	Toul, Frankreich
Société Mécanique Automobile de l'Est (SMAE)	Metz	Lothringen	Getriebe	2.600	1.993	Paris, Frankreich
Adam Opel GmbH	Kaiserslautern	Rheinland-Pfalz	Fahrgestelle	2.500	3.000	Rüsselsheim, Deutschland
GM Powertrain	Kaiserslautern	Rheinland-Pfalz	Motoren	1.200		
CMI Group	Seraing	Wallonien	Präzisionsschmiedestücke	2.500	?	Seraing, Belgien
Borg Warner Turbo Systems GmbH	Kirchheimbolanden	Rheinland-Pfalz	Turbolader	2.000	2.000	Kirchheimbolanden, Deutschland
TRW	Koblenz	Rheinland-Pfalz	Bremsen, Gurte	1.900	1.900	Livonia, Michigan, USA
Eberspächer	Neunkirchen	Saarland	Abgastechnik	1.900	1.800	Esslingen, Deutschland
Goodyear SA	Colmar	Luxemburg	Stahldrähte, Reifen, Reifengewebe, Reifengussformen	1.816	3.200	Akron, Ohio, USA
Goodyear Luxembourg Tires SA	Colmar	Luxemburg	Reifen für Baumaschinen und Nutzfahrzeuge	1.657		
Stabilus GmbH	Koblenz	Rheinland-Pfalz	Dämpfer, Schließsysteme	1.800	1.600	Koblenz, Deutschland
Michelin	Bad Kreuznach	Rheinland-Pfalz	PKW-Reifen	1.600	1.500	Clermont-Ferrand, Frankreich

Saar Gummi GmbH	Wadern-Büschenfeld	Saarland	Abdichtung / Geräuschdämmung	1.600	900	Saarbrücken, Deutschland
NMC	Raeren	Wallonien	Isolationsmaterial	1.600	900	Eynatten, Belgien
Keiper GmbH & Co. KG	Rockenhausen	Rheinland-Pfalz	Sitze	1.440	1.720	Kaiserslautern, Deutschland
Michelin Reifenwerk KG	Homburg	Saarland	LKW-Reifen	1.400	1.200	Karlsruhe, Deutschland
Halberg-Guss GmbH	Saarbrücken	Saarland	Motorblöcke / Kurbelwellen	1.300	1.100	Saarbrücken, Deutschland
Magna Pebra GmbH / Magna Exteriors and Interiors	Sulzbach	Saarland	Kunststoffverkleidungen	1.100	650	Oberwaltersdorf, Österreich
Thyssen Krupp Gerlach GmbH	Homburg	Saarland	Gesenkschmiedeteile / Kurbelwellen	1.100	760	Essen, Deutschland
Continental Pneus SNC	Sarreguemines	Lothringen	Reifen	1.000	1.300	Hannover, Deutschland
Bertrand Faure SA / Faurecia	Pierrepont	Lothringen	Sitze	1.000	0	Nanterre, Frankreich
TRW Lucas Systèmes de Freinage SAS	Bouzonville	Lothringen	Bremsen	1.000	760	Livonia, Michigan, USA
Société de Véhicules Automobiles de Batilly	Batilly	Lothringen	Renault-Nutzfahrzeuge	1.000	2.900	Batilly, Frankreich
Schaeffler Technologies GmbH & Co. KG	Homburg	Saarland	Motorenelemente	?	1.100	Herogenaurach, Deutschland
INA Wälzlager Schaeffler oHG	Homburg	Saarland	Wälzlager, Direktantriebe, Achsen, Wellen, Kolben	1.000	900	Herzogenaurach, Deutschland
Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH	Wittlich	Rheinland-Pfalz	Reifen	900	1.000	Akron, Ohio, USA
Continental Teves AG & Co. OHG	Rheinböllen	Rheinland-Pfalz	Bremsen	850	750	Hannover, Deutschland
Valeo Eclairage Signalisation	Meslin l'Eveque	Wallonie	Beleuchtungssysteme	?	850	Paris, Frankreich
Voit GmbH & Co. KG	St. Ingbert	Saarland	Teile und Komponenten aus Blech und Aluminiumdruckguss	?	820	St. Ingbert, Deutschland
SMART France SAS	Hambach	Lothringen	PKW	800	800	Renningen, Deutschland
Husky Injection Molding Systems SA	Dudelange	Luxemburg	Spritzgießsysteme	750	780	Bolton, Ontario, Kanada

Faurecia	Scheuerfeld	Rheinland-Pfalz	Interieur und Cockpit	750	350	Nanterre, Frankreich
Thyssen Krupp Presta Steering	Florange	Lothringen	Lenksysteme	?	720	Eschen, Liechtenstein
Dupont de Nemours (Luxembourg) Sarl	Contern	Luxemburg	Kunststoffe	721	1.120	Wilmington, Delaware, USA
Honeywell Garrett SA	Thaon-les-Vosges	Lothringen	Turbolader	700	800	Morristown, New Jersey, USA
Behr Lorraine SARL	Hambach	Lothringen	Klimaanlagen	700	700	Stuttgart, Deutschland
Delphi	Langenlonsheim	Rheinland-Pfalz	Schalter, Instrumente	700	700	Troy, Michigan, USA
Alcatel Alenia Space Etca	Charleroi	Wallonien	Kommunikation	700	?	Paris, Frankreich
Elth SA	Steinsel	Luxemburg	Dieselheizung, Ölneiveaugeber, Temperaturgeber	670	585	Steinsel, Luxemburg
Delphi Customer Technology Centre Luxembourg	Bascharage	Luxemburg	Entwicklungszentrum für Fahrzeugsysteme	635	650	Troy, Michigan, USA
Rehau	Morhange	Lothringen	Bauteile aus Polymeren	?	600	Morhange, Frankreich
Keiper GmbH & Co. KG	Kaiserslautern	Rheinland-Pfalz	Sitze	630	580	Kaiserslautern, Deutschland
Tarkett Luxembourg SA	Lentzweiler	Luxemburg	Beläge und Dämmung	621	621	Nanterre, Frankreich
Johann Hay GmbH & Co. KG Automobiltechnik	Bad Sodenheim	Rheinland-Pfalz	Präzisionsschmiedestücke	600	600	Bad Sodenheim, Deutschland
AW Europe	Saint-Ghislain	Wallonie	Navigationssysteme, Automatikgetriebe	?	544	Braine d'Alleud, Belgien
Gantois	Saint-Dié-des-Vosges	Lothringen	Metallprodukte	?	531	Saint-Dié-des-Vosges, Frankreich
ZF Boge Elastmetall / ZF Lemförder GmbH	Simmern	Rheinland-Pfalz	Stoßdämpfer	600	520	Friedrichshafen, Deutschland
Gbr. Gienanth-Eisenberg GmbH	Eisenberg	Rheinland-Pfalz	Gussteile	600	650	Eisenberg, Deutschland
Johann Hay GmbH & Co. KG Automobiltechnik	Bockenau	Rheinland-Pfalz	Ringwalz- und Schmiedeteile für Achsen-, Getriebe- und Motorenkomponenten	600	600	Bad Sodenheim, Deutschland
Johnson Controls GmbH	Überherrn	Saarland	Dachhimmel	600	300	Burscheid, Deutschland

Freudenberg Vliesstoffe KG	Kaiserslautern	Rheinland-Pfalz	Filter, Teppiche	560	500	Weinheim, Deutschland
Rotarex Automotive	Lintgen	Luxemburg	Ventile, Armaturen, Regler	555	500	Lintgen, Luxemburg
Eurostamp	Villers-la-Montagne	Lothringen	Metallteile	?	479	Caselette, Italien
Faurecia	Hagenbach	Rheinland-Pfalz	Interieur und Cockpit	550	400	Nanterre, Frankreich
International Electronics & Engineering SA (IEE)	Echternach	Luxemburg	Lampen, Sensoren, Gurtwarner	?	400	Contern, Luxemburg
GKN Driveline	Kaiserslautern	Rheinland-Pfalz	Kupplungen, Antriebswellen und Antriebsachsen	530	390	Redditch, Großbritannien
GKN Driveline	Trier	Rheinland-Pfalz	Kupplungen, Antriebswellen und Antriebsachsen	520	500	Redditch, Großbritannien
Guardian Automotive Europe SA	Grevenmacher	Luxemburg	Automobilglas	507	600	Auburn Hills, Michigan, USA
TRW France SA	Ramonchamp	Lothringen	Kupplungen	500	400	Livonia, Michigan, USA
Arvinmeritor Light Vehicle Systems France / Inteva Products	Saint-Dié-des-Vosges	Lothringen	Türschlösser	500	600	Troy, Michigan, USA
Delphi France SAS	Sarreguemines	Lothringen	Batterien	500	0	Roissy, Frankreich
AGC Automotive	Seneffe	Wallonien	Autoglas	500	150	Tokyo, Japan
VAW Alucast GmbH / Nemak GmbH	Dillingen	Saarland	Motorblöcke / Zylinderköpfe	450	875	Bonn, Deutschland

Quellen

Großregion

Depner, H. (2008): Transformation der chinesischen Automobilindustrie. In: Geographische Rundschau, 60 (5): 28-35.

Jürgens, U. & Meißen, H.-R. (2005): Arbeiten am Auto der Zukunft. Produktinnovationen und Perspektiven der Beschäftigten. Berlin.

Kesteloot, C. (2004): La Wallonie de la « question royale » à nos jours (1950-2004). In: Demoulin, B. & Kupper, J.-L. (Hrsg.): Histoire de la Wallonie – De la préhistoire au XXI^e siècle. Toulouse: 311-343.

Maxton, G.P. & Wormald, J. (2004): Time for a Model Change – Re-engineering the Global Automotive Industry. Cambridge.

MERIT – Maastricht Economic Research Institute on Innovation and Technology (2004): Evaluation des expériences de clustering en Région wallonne. Maastricht.

Mossig, I. (2008): Automobilindustrie – Räumliche Strukturen zu Beginn des 21. Jahrhunderts. In: Praxis Geographie, 38 (4): 4-8.

Schamp, E.W. (2005): Die Autoindustrie auf dem Weg nach Europa. In: Geographische Rundschau, 57 (12): 12-19.

Schulz, C. & Dörrenbächer, H.P. (2005): Grenzraum Saarland-Lothringen – Vom Montandreieck zur Automobilregion? - In: Geographische Rundschau, 57 (12): 20-26.

Schulz, C. & Dörrenbächer, H.P. (2007): Automobilregion Saarland. In: Dörrenbächer, H.P., Kühne, O. & Wagner, J.M. (Hrsg.): 50 Jahre Saarland im Wandel. Saarbrücken: 139-146.

Spatz, J. & Nunnenkamp, P. (2002): Globalization of the Automobile Industry – Traditional Locations under Pressure?. Kiel.

VDA – Verband der Automobilindustrie (2010): Jahresbericht 2010. Berlin.

Winter, J. (2006): Kompetenzerwerb in der Automobilindustrie – Das Beispiel Volkswagen Poznan (Polen). In: Geographische Rundschau, 58 (4): 46-52.

Lothringen

Conseil Economique et Social Lorraine (2009): Communication – La filière automobile lorraine en danger? Metz.

Dörrenbächer, H.P. & Schulz, C. (2008): The organization of the production process. The case of Smartville. In: Pellenbarg, P. & Wever, E. (Hrsg.): International Business Geography. Case studies of corporate firms. New York: 83-96

INSEE Lorraine – Institut national de la statistique et des études économiques

Smart France (2010): Smartville – der Ursprung von smart.

URSSAF - Unions de Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales (2009): Aperçu Lorraine n°14 – Résultats 4^{ème} trimestre 2008

URSSAF - Unions de Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales (verschiedene Jahre): Observatoire Statistique des Urssaf de Lorraine

Luxemburg

ILEA – Industrie Luxembourgeoise des Equipementiers de l'Automobile

Statec - Institut national de la statistique et des études économiques du Luxembourg (2010): Répertoire alphabétique – les entreprises luxembourgeoises. Luxembourg

Rheinland-Pfalz

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (verschiedene Jahre): Statistische Berichte. Bad Ems

VDA – Verband der Automobilindustrie (2010): Jahresbericht 2010. Berlin

Saarland

Schulz, C. & Dörrenbächer, H.P. (2005): Grenzraum Saarland-Lothringen – Vom Montandreieck zur Automobilregion? - In: Geographische Rundschau, 57 (12): 20-26.

Schulz, C. & Dörrenbächer, H.P. (2007): Automobilregion Saarland. In: Dörrenbächer, H.P., Kühne, O. & Wagner, J.M. (Hrsg.): 50 Jahre Saarland im Wandel. Saarbrücken: 139-146.

VDA – Verband der Automobilindustrie (2010): Jahresbericht 2010. Berlin.

Wallonien

Département de la Compétitivité et de l'Innovation du Service Public de Wallonie

Kesteloot, C. (2004): La Wallonie de la « question royale » à nos jours (1950-2004). In: Demoulin, B. & Kupper, J.-L. (Hrsg.): Histoire de la Wallonie – De la préhistoire au XXI^e siècle. Toulouse: 311-343.

MERIT – Maastricht Economic Research Institute on Innovation and Technology (2004): Evaluation des expériences de clustering en Région wallonne. Maastricht.

Links

Großregion

[Autoessor](#)

[Automobil-Zulieferinitiative Rheinland-Pfalz](#)

[Automotive.saarland](#)

[Ergebnisbericht des ESPON-Projekts „Metroborder“](#)

[Eurostat – Statistisches Amt der Europäischen Union](#)

[ILEA – Industrie Luxembourgeoise des Equipementiers de l'Automobile](#)

[INSEE Lorraine – Institut national de la statistique et des études économiques](#)

[IWEPS – Institut Wallon de l’Évaluation, de la Prospective et de la Statistique](#)

Saarland – Ministerium für Inneres und Europaangelegenheiten (2011): [Gemeinsame Erklärung des 12. Gipfels der Großregion vom 24. Januar 2011](#). Saarbrücken

Saarland – Ministerium für Wirtschaft und Wissenschaft (2010): Europäische Territoriale Zusammenarbeit 2007-2013. [Operationelles Programm zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit „Großregion“](#). Saarbrücken

Staatskanzlei des Saarlandes (2003): [Zukunfts Bild 2020 – 7. Gipfel der Großregion](#). Saarbrücken [deutsch] [französisch]

Spatz, J. & Nunnenkamp, P. (2002): [Globalization of the Automobile Industry – Traditional Locations under Pressure?](#)

STATEC – Institut national de la statistique et des études économiques (2011): [Luxemburg in Zahlen](#)

Statistisches Amt Saarland (verschiedene Jahre): [Statistische Berichte. Verarbeitendes Gewerbe sowie Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden](#)

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (verschiedene Jahre): [Statistische Berichte](#)

Wirtschafts- und Sozialausschuss der Großregion (2006): [Clusterstrukturen in der Großregion](#). Trier

Lothringen

[Autoessor](#)

Conseil Economique et Social Lorraine (2009): Communication – [La filière automobile lorraine en danger?](#)

[INSEE Lorraine – Institut national de la statistique et des études économiques](#)

URSSAF - Unions de Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales (2009): [Aperçu Lorraine n°14 – Résultats 4^{ème} trimestre 2008](#)

URSSAF - Unions de Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales (verschiedene Jahre): [Observatoire Statistique des Urssaf de Lorraine](#)

Luxemburg

Fedil – Business Federation Luxembourg

ILEA – Industrie Luxembourgeoise des Equipementiers de l'Automobile

STATEC – Institut national de la statistique et des études économiques (2011): Luxemburg in Zahlen

Rheinland-Pfalz

Automobil-Zulieferinitiative Rheinland-Pfalz

Eurostat – Statistisches Amt der Europäischen Union

MWVLW – Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (2010):

Antwort des Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU.- Koblenz (=Drucksache des Landtag Rheinland-Pfalz 15/4551)

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (verschiedene Jahre): Statistische Berichte

Saarland

Automotive.saarland

Eurostat – Statistisches Amt der Europäischen Union

Statistisches Amt Saarland (verschiedene Jahre): Statistische Berichte. Verarbeitendes Gewerbe sowie Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden

Wallonien

Département de la Compétitivité et de l'Innovation du Service Public de Wallonie

IWEPS – Institut Wallon de l’Évaluation, de la Prospective et de la Statistique (2005): La Wallonie – Quelques Repères

IWEPS – Institut Wallon de l’Évaluation, de la Prospective et de la Statistique (verschiedene Jahre): Les chiffres-clés de la Wallonie

IWEPS – Institut Wallon de l’Évaluation, de la Prospective et de la Statistique

In dieser Reihe bisher erschienen:

- N° 1 (2007): [Christian SCHULZ, Peter DÖRRENBÄCHER, Holger PANSCH](#): Autoindustrie in der Großregion SaarLorLux 2007 - Produktion, Forschung, Ausbildung
- N° 2 (2007): [Michel PAULY](#): Mittelalterliche Hospitäler in der Großregion SaarLorLux (von 600 bis 1500)
- N° 3 (2007): [Thomas SCHNEIDER](#): Naturräumliche Gliederung der Großregion SaarLorLux
- N° 4 (2008): [Malte HELFER](#): Aufschwung und Niedergang des Steinkohlenbergbaus in der Großregion SaarLorLux
- N° 5 (2008): [Eva MENDGEN](#): Die Glas- und Kristallerzeugung in der Großregion SaarLorLux
- N° 6 (2008): [Cristian KOLLMANN](#): Familiennamen aus der Berufsbezeichnung für den Glaser
- N° 7 (2008): [Sonja KMEC](#): Die Verehrung Unserer Lieben Frau von Luxemburg
- N° 8 (2008): [Giovanni ANDRIANI](#): Wunderheilungen Unserer Lieben Frau von Luxemburg im 17. Jahrhundert
- N° 9 (2009): [Malte HELFER](#): Grenzüberschreitender öffentlicher Personennahverkehr in der Großregion SaarLorLux
- N° 10 (2009): [Malte HELFER](#): Die Bodennutzungskarte der Großregion SaarLorLux von CORINE Landcover
- N° 11 (2009): [Malte HELFER](#): Die Cassini-Karte (1750-1815)
- N° 12 (2009): [Malte HELFER](#): Die Tranchot-Müffling-Karte (1801-1828)
- N° 13 (2009): [Malte HELFER](#): Die Ferraris-Karte (1771-1777)
- N° 14 (2009): [Daniel ULLRICH](#): Der Tanktourismus in der Großregion SaarLorLux
- N° 15 (2009): [Laurent PFISTER](#): Das Klima der Großregion SaarLorLux
- N° 16 (2010): [Paul THOMES, Marc ENGELS](#): Die Eisen- und Stahlindustrie in der Großregion SaarLorLux
- N° 17 (2010): [Pierre GINET](#): Die Großsportheinrichtungen in der Großregion SaarLorLux
- N° 18 (2010): [Wolfgang BETHSCHEIDER](#): Das Hochschulwesen der Großregion SaarLorLux
- N° 19 (2010): [Malte HELFER](#): Die Natura-2000-Schutzgebiete in der Großregion SaarLorLux
- N° 20 (2010): [Martin UHRMACHER](#): Leprosorien in der Großregion SaarLorLux
- N° 21 (2010): [Ines FUNK \(KRUMM\)](#): Das Öffentliche Gesundheitswesen in der Großregion SaarLorLux
- N° 22 (2010): [Alain PENNY](#): Spätmittelalterliche Städte in der Großregion SaarLorLux
- N° 23 (2010): [Patrick WIERMER](#): Die Wahrnehmung der Großregion SaarLorLux in den Medien
- N° 24 (2010): [Christian WILLE](#): Grenzgänger in der Großregion SaarLorLux (1998 - 2008)
- N° 25 (2010): [Florian WÖLTERING](#): Der Tourismus in der Großregion SaarLorLux
- N° 26 (2010): [Claude BACK](#): Grenzänderungen in der Großregion SaarLorLux vom Wiener Kongress bis heute
- N° 27 (2011): [Christoph HAHN](#): Die Autoindustrie in der Großregion SaarLorLux 2011 - aktuelle Entwicklungen, Herausforderungen und Lösungsansätze
- N° 28 (2011): [Barbara NEUMANN, Jochen KUBINIOK](#): Die Böden der Großregion SaarLorLux
- N° 29 (2011): [Christian WILLE](#): Entwicklungen und Strukturen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Großregion SaarLorLux
- N° 30 (2011): [Christian WILLE](#): Atypische Grenzgänger in der Großregion SaarLorLux

N° 31 (2011): Michel DESHAIES: Naturparke in der Großregion SaarLorLux

N° 32 (2011): Brigitte KASTEN, Jens SCHÄFER: Der frühmittelalterliche Leihe- und Schenkungsbesitz der Klöster Gorze und Weißenburg in der Großregion SaarLorLux (661 - ca. 860)

N° 33 (2011): Eva MENDGEN: Das UNESCO Weltkulturerbe der Großregion SaarLorLux

N° 34 (2011): Malte HELFER: Die Verwaltungsgliederung der Großregion SaarLorLux

N° 35 (2012): Malte HELFER: Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in der Großregion SaarLorLux

www.gr-atlas.uni.lu

