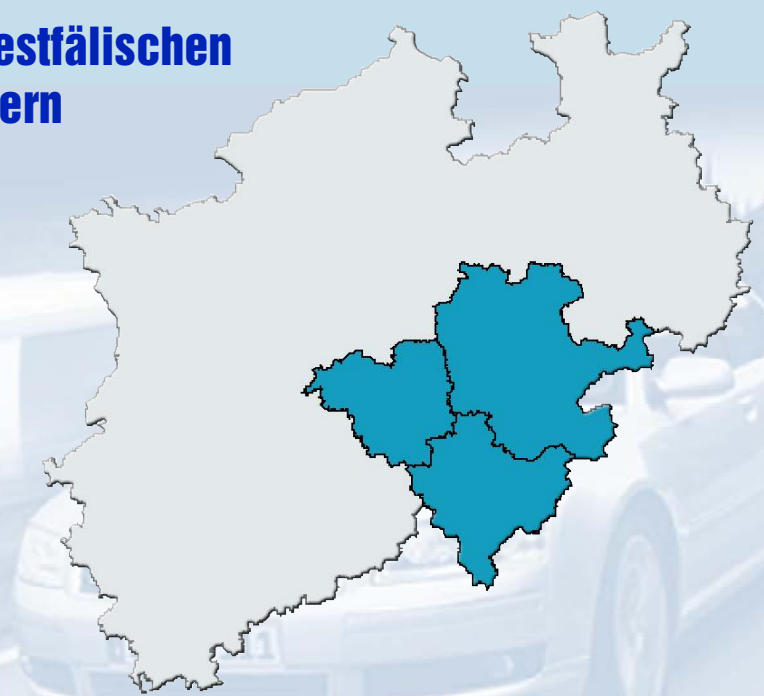




Im Team für Südwestfalen
Eine Kooperation der südwestfälischen
Industrie- und Handelskammern
Arnsberg · Hagen · Siegen

Die Automotive-Industrie in Südwestfalen

**Eine Untersuchung der südwestfälischen
Industrie- und Handelskammern
Arnsberg, Hagen und Siegen**



Impressum:

Die Automotive-Industrie in Südwestfalen

Eine gemeinsame Untersuchung der südwestfälischen Industrie- und Handelskammern

Arnsberg, Hagen, Siegen
September 2005

Automotive – Schlüsselkompetenz in Südwestfalen

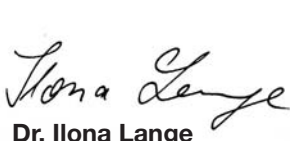
Südwestfalen ist eine starke Industrieregion. Mittelständische, inhabergeführte Unternehmen und eine breit gefächerte Industriestruktur haben den Erfolg der zurückliegenden Jahrzehnte begründet und bilden auch heute noch die Grundlage für die wirtschaftliche Stärke der Region.

Aus der Vielfalt der industriellen Fertigung ragt in Südwestfalen eine Branche besonders hervor: Die Zulieferer der Automobil- und der Bahnindustrie, der Luft- und Raumfahrtindustrie und des Schiffbaus. Automotive – mit diesem Produktfeld befassen sich knapp 500 Unternehmen zwischen Lippe, Ruhr, Volme, Lenne und Sieg. Jeder sechste Industriearbeitsplatz ist von der Automobilproduktion oder anderen mit Motorkraft angetriebenen Fahrzeugen abhängig. 17,2 % der Industrieumsätze werden mit Automotive-Zulieferprodukten umgesetzt. Südwestfalen ist damit der wohl bedeutendste mittelständische Automotive-Produktionsstandort in NRW.

Seit Jahren durchläuft die Automotive-Industrie strukturelle Veränderungsprozesse. Der zunehmende Preisdruck der großen Automobilhersteller auf ihre Zulieferer hat mit der Globalisierung eine neue Dynamik erhalten. Bei gleichzeitigem Kostendruck steigt so stetig der Optimierungsbedarf der Prozessabläufe bei den Zulieferern. Ein immer breiteres Produktprogramm und verkürzte Produktzyklen stellen besondere Anforderungen an die Innovationsfähigkeit der gesamten Wertschöpfungskette.

Den globalen Herausforderungen muß die Automotive-Branche ausdrücklich auch regional begegnen. Innovation, Qualifikation und Kooperation – das sind in dieser Hinsicht die zentralen Antworten der Zulieferer auf die weltwirtschaftlichen Veränderungen. Auf dem Weg zur Sicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit dürfen die Unternehmen nicht allein gelassen werden. Sie brauchen die regionale Unterstützung durch Politik und Verwaltung, Hochschulen und Bildungseinrichtungen, Transferstellen, Kammern und Verbände.

Die gemeinsame Untersuchung der südwestfälischen Industrie- und Handelskammern legt die Bedeutung und die Problemlage der Automotive-Industrie offen. Sie soll als Grundlage und Impuls für gemeinschaftliche Anstrengungen von Industrie und Region zur Sicherung dieser Schlüsselkompetenz Südwestfalens dienen.


Dr. Ilona Lange




Hans-Peter Rapp-Frick




Franz-Josef Mockenhaupt



1. Anlass und Ziel der IHK-Studie

Südwestfalen mit den IHK-Bezirken Arnsberg, Hagen und Siegen ist ein bedeutender Standort der Automobilindustrie. Dies haben verschiedene Untersuchungen¹ bereits in der Vergangenheit deutlich gemacht.

Die Bedeutung der Automotivesparte für diese Wirtschaftsregion hat in den zurückliegenden Jahren des Strukturwandels keinesfalls abgenommen. Durch Diversifizierung auch in andere Bereiche des Fahrzeugbaus hinein ist im Gegenteil ein weiterer Wachstumsschub eingetreten. Zulieferteile für andere mit Motorkraft angetriebene Fahrzeuge wie Bahn, Schiff, Luft- und Raumfahrzeuge sowie Sonderfahrzeuge haben eine steigende Bedeutung im Produktionsvolumen der heimischen Industrie insgesamt erhalten. Als Folge wurde der Produktionssektor „Automotive“ zu einem zentralen strategischen Handlungsfeld und in den regionalen Entwicklungskonzepten der Märkischen Region (Märkischer Kreis, Stadt Hagen, teilweise Ennepe-Ruhr-Kreis) sowie der Region Hellweg-Hochsauerland (Kreis Soest und Hochsauerlandkreis) und im Kompetenzprofil „Standort Zukunft“ der Region Siegen-Wittgenstein - Olpe verankert.

Grafik 1

Südwestfalen mit den drei IHK-Bezirken Arnsberg, Hagen und Siegen



Statistisch klar belegt war die Bedeutung der Automotive-Zulieferer jedoch bisher nicht. Schließlich werden Unternehmen in der amtlichen Statistik nicht nach ihrem (Haupt-) Absatzmarkt, sondern nach anderen Kriterien systematisiert. Die Automobil- bzw. Automotive-Zulieferer sind daher keine statistisch erfasste „Branche“. Sie finden sich in der Metall- oder Elektroindustrie, dem Maschinenbau und der Chemieindustrie, in der Kunststoffverarbeitung oder auch in der Textilindustrie wieder.

Um dennoch die Bedeutung des Automotive-Sektors statistisch zu dokumentieren, haben die Industrie- und Handelskammern Arnsberg, Hagen und Siegen eine eigene, breit angelegte Befragung von Zulieferern der Automobil-, Luft- und Raumfahrt-, der Bahnindustrie sowie des Schiffbaus durchgeführt.

¹ IHK zu Arnsberg, Die Automobil-Zulieferer im südöstlichen Westfalen – Bedeutung, Situation und Perspektiven, Arnsberg 1995; IHK Siegen, Die Kraftfahrzeugzulieferindustrie im Bezirk der IHK Siegen, Siegen 1994

Intensiv befragt wurden Unternehmen, die nach eigener Auskunft ausschließlich, überwiegend oder nur zu einem geringen Teil im Automotive-Zulieferersegment tätig sind. Sie, 495 an der Zahl, wurden in einer Vorerhebung unter den insgesamt 6.000 Unternehmen der relevanten Produktionsbereiche (ohne Ernährungsgewerbe, Steine- und Erdenindustrie, Holzwirtschaft, Energieerzeugung) ermittelt.

6000 Unternehmen befragt und fast 500 Zulieferer ermittelt

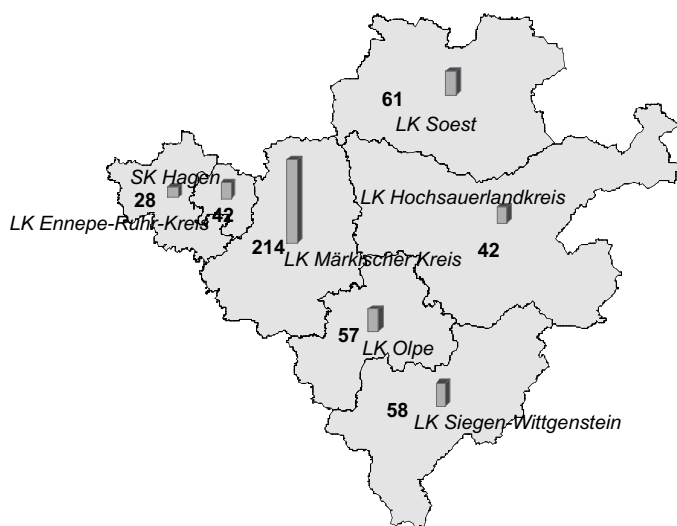
An der anschließenden Befragung beteiligten sich 242 Unternehmen, was einer Rücklaufquote von fast 50 % entspricht. Leider konnte insofern die Umsatz- und Beschäftigungsbedeutung nicht vollständig ermittelt werden, auch wenn mit der nahezu vollständigen Beteiligung der größeren Unternehmen von einer weitgehenden Erfassung ausgegangen werden kann. Die tatsächlichen Umsätze und die Beschäftigung liegen daher noch höher, als im Folgenden dargestellt.

2. Südwestfalens Automotive-Industrie in Zahlen

a. Die IHK-Umfrage belegt: Südwestfalen ist einer der Kernstandorte der Automotive-Zuliefererindustrie in Deutschland. Das zeigt die hohe Zahl von fast 500 Unternehmen in den insgesamt sechs Kreisen sowie der kreisfreien Stadt Hagen. Jedes achte Industrieunternehmen der Region gehört damit zum Sektor Automotive. Dabei ragt vor allem der Märkische Kreis als Standort von 214 Einheiten (43 %) heraus. Es handelt sich überwiegend um Betriebe der Metallverarbeitung und der Oberflächenbehandlung.

Jeder achte Industriebetrieb ist Automotive-Zulieferer

Grafik 2



Regionale Verteilung der Automotive-Zulieferer

Die südwestfälische Automotive-Industrie (nur die antwortenden Unternehmen) beschäftigt insgesamt über 43.000 Mitarbeiter, davon 31.250 im Automotive-Sektor, und erzielt Umsätze von rund 7,1 Milliarden Euro. Das sind rund 15 % der regionalen Industriebeschäftigung und gut 17 % des Umsatzes. Der Anteil Südwestfalens an der Automotive-Beschäftigung in NRW liegt bei etwa 21 %.

31.250 Beschäftigte, 7,1 Mrd. Umsatz, 21 % Anteil an NRWs-Automotive-Beschäftigung

Die nachfolgende Tabelle zeigt die innerregionale Verteilung von Umsatz und Beschäftigung im Vergleich. Sie offenbart, dass Südwestfalen als Schwerpunkt-Standort der Automotive-Zulieferer auch über die Kreisgrenzen hinweg relativ homogen ist.

Tabelle 1: Betriebe, Umsatz und Beschäftigte in der Automotive-Industrie Südwestfalens im Überblick

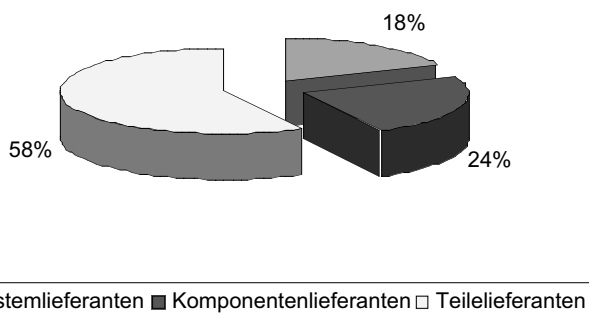
| Region | Betriebe (n=495) | Umsatz in Mio. (n=242) | Beschäftigte (n=242) |
|---------------------------|---------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Hochsauerlandkreis | 42 | 892 | 4.400 |
| Kreis Soest | 61 | 2.212 | 9.700 |
| IHK Arnsberg | 103 | 3.103 | 14.100 |
| Ennepe-Ruhr-Kreis (tlw.)* | 28 | 136 | 600 |
| Stadt Hagen | 35 | 383 | 1.800 |
| Märkischer Kreis | 214 | 2.312 | 8.850 |
| SIHK Hagen | 277 | 2.831 | 11.250 |
| Kreis Olpe | 57 | 694 | 3.900 |
| Kreis Siegen-Wittgenstein | 58 | 468 | 2.000 |
| IHK Siegen | 115 | 1.162 | 5.900 |
| Südwestfalen | 495 | 7.096 | 31.250 |
| NRW ² | 800 | 28.000 | 150.000 |
| Deutschland | 2.500 ² | 65.400 ³ | 360.000 ⁴ |

* ohne Hattingen und Witten

b. Die Reduzierung der Direktzulieferer durch die Automobil-Industrie seit Mitte der 90er Jahre ist auch an Südwestfalen nicht vorbei gegangen. Mehr als die Hälfte der Befragten sind als Teilezulieferer der unteren Stufe der Wertschöpfungskette zuzuordnen und häufig nur als Indirekt-Lieferanten für den Automotive-Bereich tätig. Immerhin jedes vierte Unternehmen bündelt seine Produkte und die seiner Zulieferer in Produktkomponenten, d.h. Produkten mittlerer Komplexität, 18 % liefern als Systemhersteller zentrale Module des Automobils.

Grafik 3

Lieferanten-Status der Automotive-Zulieferer in Südwestfalen (n=495)



Fast 60 % Teilezulieferer

² Klinkebiel, Enrico, Europas Powerhouse, in: welcome special 08, o.J., www.nrw-auto.com

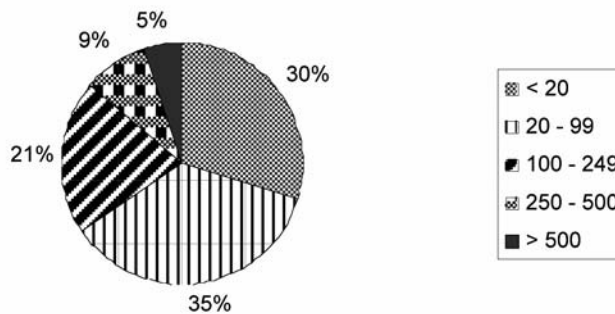
³ Verband der Automobilindustrie (VDA), Auto-Jahresbericht 2005, Frankfurt 2005, S. 55

⁴ Dudenhöffer, Ferdinand, Zeiten für Automobilzulieferer in Deutschland werden härter in: VDI-Nachrichten vom 08. Juli 2005

c. Die Betriebsgrößenstruktur der südwestfälischen Zulieferer dominiert eindeutig der Mittelstand. **Mehr als 85 % der Betriebe haben weniger als 250 Beschäftigte.** Betriebe mit weniger als 20 Beschäftigten machen fast 1/3 aller Unternehmen aus.

Grafik 4

Betriebsgrößen der Automotive-Zulieferer in Südwestfalen

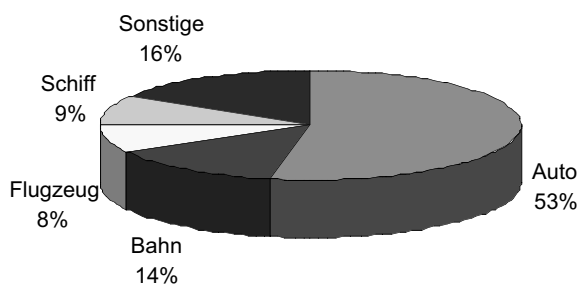


Mittelständische Betriebe dominieren

d. Direkt von der Produktion als Automotive-Zulieferer sind 31.250 der 43.000 erfassten Mitarbeiter abhängig, das entspricht einem Anteil von 73 %. Das Produktionsvolumen belief sich auf insgesamt 8,7 Mrd. €, davon 7,1 Mrd.€ mit Produkten des Automotive-Sektors. Als **wichtigstes Produktsegment** hat sich erwartungsgemäß **das Automobil** herauskristallisiert. Mehr als die Hälfte der Unternehmen beliefert bevorzugt die Automobil-Industrie. Die räumlich günstige Lage zu den Automobil-Produktionsstandorten in Nordrhein-Westfalen (Bochum, Rheine, Düsseldorf und Köln) spielt dabei natürlich eine wichtige Rolle.

Grafik 5

Liefersegmente der Automotive-Industrie in Südwestfalen (n=495)



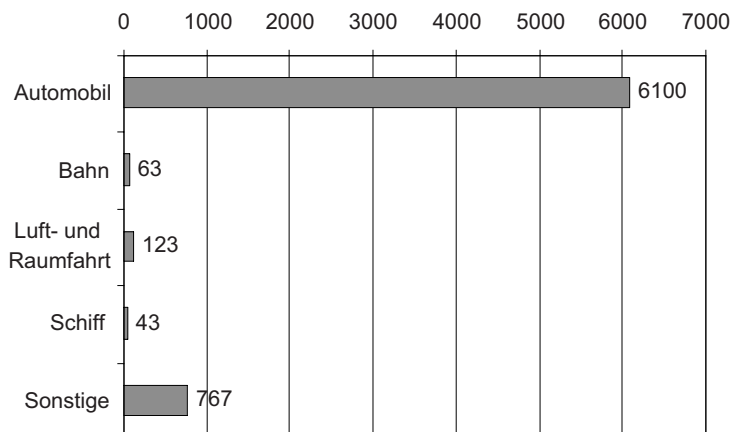
Automobilindustrie als wichtigster Abnehmer

Auch bei den Umsätzen der 242 antwortenden Unternehmen liegt das Automobil klar vorn. An zweiter Stelle folgen die sonstigen Absatzgebiete des Automotive-Sektors, darunter vor allem der Sonderfahrzeugbau. Luft- und Raumfahrtindustrie stehen noch mit deutlichem Abstand vor dem Schienenfahrzeugbau.

86% Umsatzanteil Automobil am Automotive-Produktionswert

Grafik 6

Umsatz nach Marktsegmenten in Mio. €



65 % der Wertschöpfung findet in Südwestfalen statt

Fahrzeugbau ohne Produkte aus Südwestfalen undenkbar

Hierarchische Zuliefererpyramide stellt besondere Anforderungen an Innovationsfähigkeit der Wertschöpfungskette

e. Der Anteil der Wertschöpfung der Unternehmen an ihren Standorten in Südwestfalen liegt bei durchschnittlich 65 %. Ausländische Produktionsstandorte der südwestfälischen Zulieferer steuern einen Anteil von 15 % zur Gesamtwertschöpfung bei. Weitere 20 % der durchschnittlichen Wertschöpfung werden an anderen Standorten in Deutschland geschaffen.

Breit gefächert ist die Produktpalette der Automotive-Zulieferer in Südwestfalen. Von der Lippe bis zur Sieg wird nahezu alles hergestellt, was für den Bau und die Ausrüstung von Fahrzeugen benötigt wird. Die Bandbreite reicht von Karosserie- über Motorteile und Antriebstechnik, Leuchten und Elektronik bis hin zu Sicherheitsgurten, Kopfstützen und Batterien. Eine Produktliste befindet sich im Anhang zu dieser Untersuchung.

3. Situation der Automotiveproduktion

Die Automotive-Industrie durchläuft seit Jahren große strukturelle Veränderungen. Im **Automobilsektor** erforderte der Kundenwunsch nach größerer Vielfalt von Fahrzeugen und Ausstattungsvarianten eine Flexibilisierung der Herstellung. Darauf reagierten die Hersteller mit der verstärkten Modularisierung von Fertigungseinheiten. Die Entwicklung und Montage ganzer Module (z.B. Achssysteme, Frontends) wurde auf Zulieferer übertragen. So wurde das Zuliefersystem insgesamt tiefgreifend restrukturiert. Es kam zur Bildung von integrierten Zuliefersystemen und der Konzentration auf wenige Modul- oder Systemlieferanten. Die Anzahl der direkten Zulieferer wurde dadurch deutlich reduziert. Es entstand eine hierarchische Zuliefererpyramide mit einem großen Fundament von Teile-Zulieferern.⁵ Steigende Qualitätsanforderungen und immer kürzere Produktzyklen stellten und stellen zunehmend besondere Anforderungen an die Innovationsfähigkeit der gesamten Wertschöpfungskette. Als Folge der Globalisierung entstand gerade in jüngerer Zeit ein erheblicher Preisdruck auf die Hersteller, den diese an ihre Zulieferer weitergegeben haben. Verstärkte Auslandsverlagerungen von Produktionsstätten waren die Folge.

⁵ Hertwig, Markus, Mühge, Gernot, und andere, Chancen und Risiken von E-Business in der Automobil-Zulieferindustrie, Bochum 2004

Allgemein wird von einem weltweit erheblichen Wachstum des Zulieferermarktes ausgegangen⁶ – ausgelöst durch ein Fahrzeug-Nachfragewachstum aus Schwellenländern, eine Zunahme der wertmässigen Fahrzeug-Ausstattung sowie die rückläufige Eigenfertigung und Eigenentwicklung der Automobilhersteller. Vor allem Outsourcing von Fertigungs- und Entwicklungsleistungen der Autohersteller wird dabei mehr denn je Wachstumstreiber im Zulieferermarkt sein und die Bedeutung von Netzwerken und Kooperationen innerhalb der Branche nachhaltig erhöhen.⁷ Es wird ein Rückgang der durchschnittlichen Fertigungstiefe der Automobilhersteller von aktuell noch 35 % auf 23 % im Jahre 2015 erwartet.⁸

**Wachstums-
markt Zulieferer**

Die **Bahnindustrie** folgt der Entwicklung im Automobilsektor mit zeitlichem Nachlauf. Die Internationalisierung des Wettbewerbs hat im Schienenverkehr die Privatisierung der europäischen Staatsbahnen und die europaweite Ausschreibung von Leistungen des ÖPNV erbracht. Mit der Aufgabe der geordneten Marktstrukturen entsteht so ebenfalls ein Preiswettbewerb der Leistungsanbieter,⁹ der letztendlich auch die Hersteller des Verkehrsmittels und ihre Zulieferer einbezieht.

**Bahnindustrie
folgt Vorbild Au-
tomobilindustrie**

4. Aktuelle Probleme der Zulieferer in Südwestfalen

a. Größtes Einzel-Problem der heimischen Automotive-Zulieferer sind in dieser Situation die immer kleiner werdenden Margen: „**Preise runter, Kosten rauf**“ beschreibt einen gefährlichen Trend für viele Unternehmen. Die europäische Automobilindustrie wird durch wenige große und damit marktbestimmende Hersteller charakterisiert. Zur Sicherung der eigenen Wettbewerbsfähigkeit wird diese Marktmacht gegenüber den Zulieferern für dekretierte Preissenkungen eingesetzt, was aus vielen Fällen bekannt ist. Jüngstes Beispiel sind die im Sommer 2005 von VW-Markenvorstand Wolfgang Bernhard angekündigten Einsparungen von 3 Mrd. € bei Zulieferern. Sie entsprechen Preissenkungen von durchschnittlich 7,5 %.¹⁰ Weil sich die Automobil-Zulieferer stärker als andere Unternehmen auf einen Preiswettbewerb einlassen müssen, ist ihre Zukunftssicherung über Forschung und Entwicklung gefährdet. Es besteht das Risiko, dass künftig keine ausreichenden Mittel mehr für Forschung und Entwicklung zur Verfügung stehen. So liegt die Umsatzrendite (vor Steuern) der Automobilzulieferer mit im Mittel 5,4 %¹¹ um knapp einen Prozentpunkt unter der anderer Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes. Gleichzeitig wachsen bei den Zulieferern die Kosten. Neben den hohen Personalkosten sorgen zunehmend auch Rohstoff- und Energiepreise für deutlichen Auftrieb. Letztere sind beispielsweise bei einem großen Automobilhersteller seit der Liberalisierung der Strommärkte 1998 um 38 % gestiegen. In der Summe dieser Effekte sehen viele Unternehmen eine erhebliche Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit in Südwestfalen.

**Herstellermacht
setzt Preisen zu**

**Preisdruck ge-
fährdet Wettbe-
werbsfähigkeit in
Südwestfalen**

⁶ Dudenhöffer, Ferdinand, Püttner, Carina, Kann Deutschland vom Zulieferer-Wachstum profitieren?, in: Automotive Engineering Partners, II/2003, S. 3

⁷ Verband der Automobilindustrie (VDA), Die Automobilindustrie in Deutschland, Frankfurt/Main 2005, S. 12

⁸ Mercer Consulting, Future Automotive Industry 2015, o.O., 2003

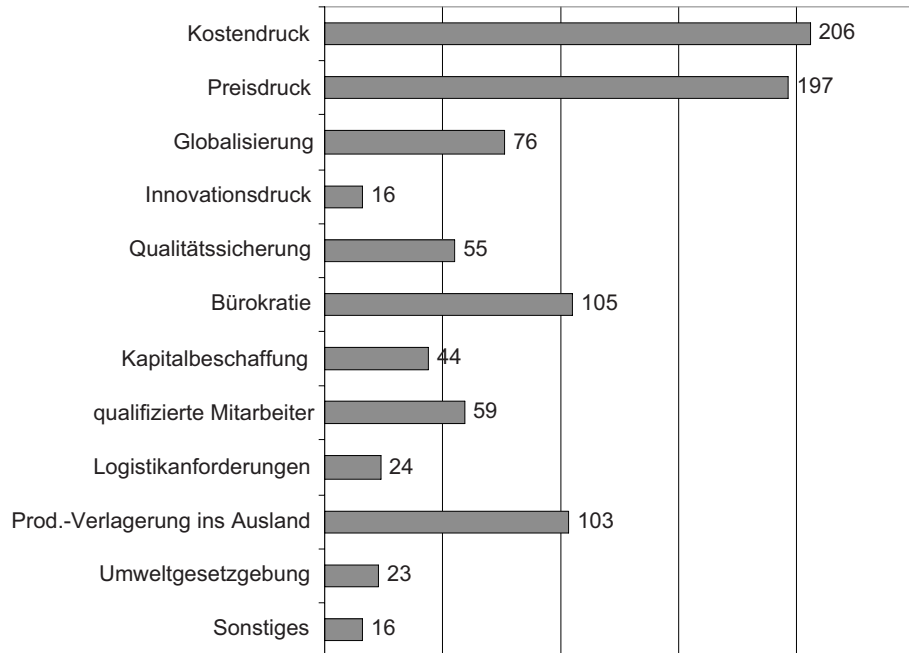
⁹ Schäfer, Michael, Internationalisierung der Bahnwirtschaft, o.O. 2005

¹⁰ Dudenhöffer, Ferdinand, a.a.O., S. 5

¹¹ Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung, Erhebung Innovationen in der Produktion 2001, Karlsruhe 2001

Grafik 7

Die größten Probleme der Zulieferer



Preis- und Kostendruck im Vordergrund

IHK
8

Zuliefererpräsenz im Ausland erwartet

b. Eng mit dem Margendruck verbunden ist das Thema **Globalisierung**. Preiswettbewerb aus Billiglohnländern findet gleichermaßen auf der Ebene der End-Hersteller wie auch der Zulieferer statt. Der Wettbewerbsdruck zwang die europäischen Automobilproduzenten seit den 90er Jahren zum Aufbau mehrerer Produktionsstandorte außerhalb Europas. Von den Systemzulieferern wird seither erwartet, die weltweite Belieferung und auch die Niederlassungspräsenz an allen Produktionsstandorten sicherzustellen, wenn sie auch weiterhin eine wichtige Rolle als direkte Zulieferer spielen wollen.¹² In einem Fall berichtete ein Unternehmen, dass es einen Liefer-Auftrag eines Herstellers trotz eines preisgünstigen Angebotes nicht erhalten habe, weil es nicht an einem Low-Cost-Standort mit Produktionskapazitäten vertreten sei. Hier fehlte scheinbar die Perspektive für weitere Preissenkungen der Automobilproduzenten.

Auslandsengagement gerade für Mittelständler schwierig

Viele Systemzulieferer haben so aus zweierlei Gründen den Weg ins Ausland gefunden: Um die Nähe zum Kunden sicherzustellen und gleichzeitig die eigene Wettbewerbsfähigkeit durch die Verlagerung von lohnkostenintensiven Fertigungen zu sichern. Die Modul-Produzenten erwarten nun immer mehr, dass ihnen dies auch die Teile-Zulieferer der vorgelagerten Wertschöpfungsstufe gleich tun. Immerhin sind durchschnittlich etwa 25 % der Kosten eines Zulieferers Personalkosten. Gerade die auf dieser Ebene vorwiegend anzutreffenden Mittelständler allerdings verfügen für den Sprung ins Nicht-EU-Ausland häufig nicht über ausreichende Erfahrungen und die notwendigen Kontakte.

¹² Pries, Ludger, Rekrutierung und Globalisierung der deutschen Automobilindustrie – Sogeeffekte für die Zulieferer, in: Industrielle Beziehungen, Jahrgang 6, 1999

c. Fachkräftemangel ist – trotz anhaltend hoher Arbeitslosigkeit in Deutschland - ein weiteres zentrales Problem bei immerhin jedem vierten Zulieferer. Auch bei Führungskräften und dem Ingenieurwachstum tritt dieser Mangel auf.¹³ Hier entsteht ein zunehmender Engpass-Faktor, der das Wachstum der Branche am Standort Südwestfalen empfindlich einschränken kann. Die heimischen Unternehmen vermitteln den Eindruck, dass ein stärkerer interdisziplinärer Ansatz in der Berufsausbildung erforderlich wird, um die besonderen Anforderungen der Automotive-Zulieferer und ihrer jeweiligen Kooperationspartner zu berücksichtigen.

**Fachkräfte und
Ingenieurwachstum
fehlen**

d. Lange Genehmigungsverfahren und bürokratischer Aufwand werden ebenfalls von den Automotive-Zulieferern als Wettbewerbshemmnis empfunden. Nicht allein der Staat steht hier im Focus der Kritik. Auch Dokumentations- und Kontrollpflichten im Rahmen von Qualitätssicherungs-Konzepten sowie zur Rückverfolgbarkeit einzelner Teile gegenüber den Herstellern binden erhebliche personelle Ressourcen.

**Bürokratieaufwand
durch Staat
und Hersteller**

5. Gegenstrategien der Unternehmen

Den Herausforderungen im globalen Wettbewerb begegnen die Unternehmen mit verschiedenen Gegenmaßnahmen. Rationalisierung steht noch vor der Auslandsverlagerung oben an. Dazu zählen in größeren Betrieben innovative Organisationskonzepte zur Produktivitätssteigerung, die Einführung von Gruppenarbeit oder die Auflösung von Gemeinkostenbereichen durch Aufgliederung von Zentralabteilungen.¹⁴

**Rationalisierungsbedarf
steigt**

Jedes zweite Unternehmen sieht seine individuellen Chancen vor allem in dem Bemühen, mit seinem Produkt-know-how in andere Märkte auszuweichen. Mit einem Anteil von 83 % dominieren hier gerade kleinere Betriebe mit weniger als 250 Beschäftigten. Sie können sich aufgrund schneller Entscheidungswege wesentlich flexibler an veränderte Marktsituationen anpassen.

**Flexible Anpassung
durch
Marktausweichen**

Produkt- und Marktdiversifizierung setzt allerdings flexible und qualifizierte Mitarbeiter voraus. Um das hier erkannte Defizit abzubauen, setzen viele Hersteller auf gezielte Qualifikationsmaßnahmen.

Qualifizierung

Die Auslandsverlagerung von Produktionsteilen oder die Senkung der Eigenfertigungstiefe und den Fremdbezug aus dem Ausland sieht jedes dritte Unternehmen als notwendig an. Ausschlaggebende Motive sind neben den Kosten der dortigen Produktionsfaktoren auch die Markterschließung und die Präsenz der Konkurrenz. Doch nicht immer ist diese Strategie erfolgreich. Erste Erfahrungsberichte zeigen Rückverlagerungstendenzen in der Größe von 25 % aufgrund von Flexibilitäts- und Qualitätsverlusten.¹⁵

**Auslandsverlagerung
nicht immer
erfolgreich**

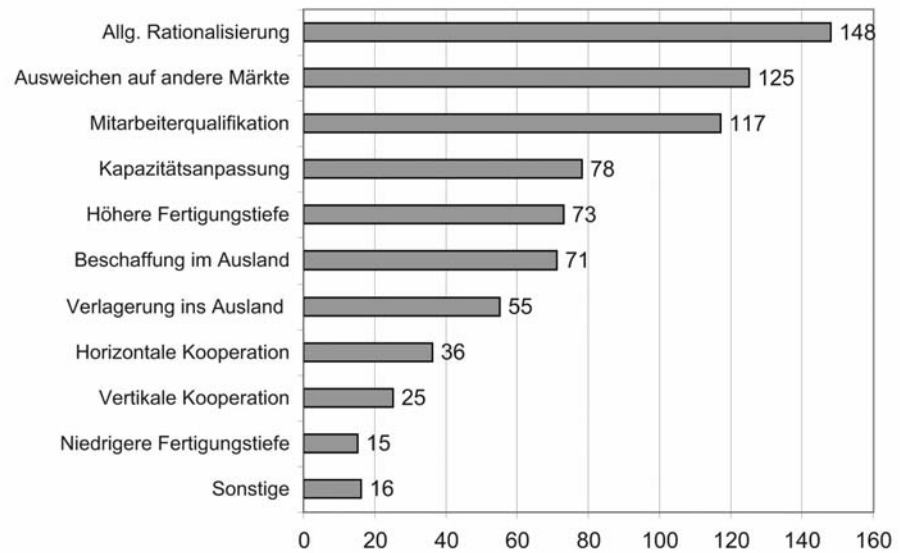
¹³ Dudenhöffer, F., Büttner, C., a.a.O., S 5

¹⁴ Kinkel, Steffen, Lay, Gunter, Automobil-Zulieferer in der Klemme, Fraunhofer ISI, PI-Mitteilung Nr. 32, 2004, S. 9 ff

¹⁵ Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung, Erhebung zu Innovationen in der Produktion 2003, Karlsruhe 2003

Grafik 8

Gegenstrategien der Unternehmen



**Rationalisierung ,
Suche nach neuen Märkten und
Qualifikation als
Gegenstrategien**

Für den dauerhaften Erfolg der Zulieferer ist die Fähigkeit zur Entwicklung neuer nutzbringender Technologien und marktfähiger Produkte insgesamt entscheidend. Allein der wertmässige Anteil der Elektronik in einem Kfz wird von 25 % (2001) auf 40 % (2010) steigen. Dies führt notwendigerweise zu hohem Qualifizierungsbedarf und setzt stetigen Ingenieurwachstum voraus. Der Mitarbeiterqualifikation innerhalb und außerhalb von Betrieben wird daher hohe Priorität eingeräumt.

6. Hochschulen und Transfereinrichtungen im Urteil der Unternehmen

Entwicklungsanteil steigt, FuE-Aufwand im Branchenvergleich unterdurchschnittlich

Mit der fortschreitenden Globalisierung hat der Preis- und Wettbewerbsdruck eine neue Dramatik erhalten. Kooperationen auf horizontaler und vertikaler Ebene können dazu beitragen, Betriebsabläufe und Entscheidungsprozesse zu optimieren. Mit der steigenden Bedeutung als Entwicklungspartner der Hersteller müssen die Zulieferer ihre Forschung und Entwicklung weiter ausbauen. So wird angenommen, dass der Entwicklungsanteil der Zulieferer allgemein von 30 % (2000) auf 50 % im Jahr 2010 deutlich ansteigt.¹⁶ Allerdings zeigen Untersuchungen nur unterdurchschnittliche FuE-Aufwendungen der Automobil-Zulieferer von im Mittel 5 %¹⁷ vom Umsatz. Vor allem kleinere und mittlere Unternehmen benötigen daher Unterstützung und Impulse für eine verstärkte Zusammenarbeit mit Hochschulen und Transfereinrichtungen.

Auch zeigt die Befragung, dass die Kenntnis über diese Anlaufstellen für Kontakte, Kooperationen und Know-How-Transfer und ihre Inanspruchnahme mit wachsender Entfernung vom Standort des Institutes deutlich abnimmt. So ist z.B. der Bekanntheitsgrad des in Lippstadt beheimateten Automobil-Technologiezentrums Cartec im Kreis Soest und im Hochsauerlandkreis hoch. In der Märkischen Region oder im Kreis Olpe hingegen ist das Cartec kaum bekannt. Geiges gilt umgekehrt für die

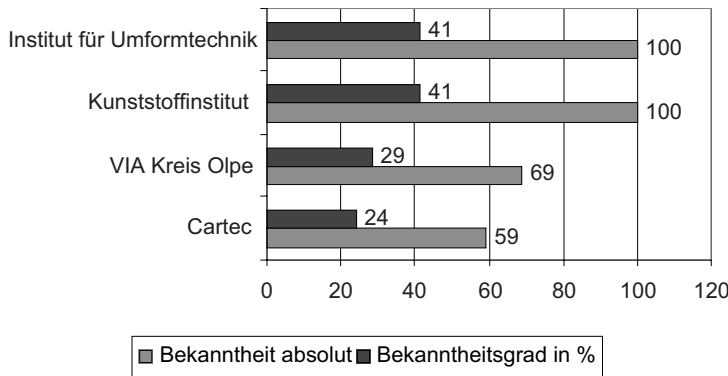
¹⁶ Kinkel, Steffen, Lay, Gunter, a.a.O., S. 4

¹⁷ ebenda, S. 4 ff

im Märkischen Kreis ansässigen Institute (Kunststoffinstitut und Institut für Umformtechnik) und die Verbundinitiative Automobil (VIA) im Kreis Olpe.

Grafik 9

Bekanntheitsgrad von Transfereinrichtungen



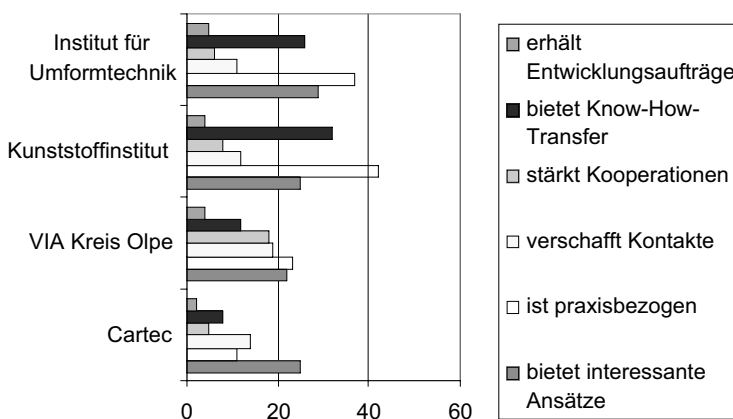
Bekanntheit ist Voraussetzung für eine Nutzung der Transferangebote. So ist es nicht überraschend, dass die technologieorientierten Dienstleistungen erst in geringem Umfang von den südwestfälischen Zulieferern in Anspruch genommen werden. Weniger als 10 % der Unternehmen nutzen die Angebote der Institute, nur vereinzelt werden Entwicklungsaufträge erteilt. Dabei ist mit Blick auf das Cartec zu berücksichtigen, dass dieses Technologiezentrum als Dach der dortigen Unternehmen selbst keine Entwicklungsleistungen anbietet. Insofern sind die nachfolgenden Aussagen über die (vergleichsweise geringe) Vergabe von Entwicklungsaufträgen zu relativieren.

Bekanntheit nimmt mit zunehmender Entfernung vom Standort ab

Bekanntheitsgrad der Technologietransferstellen verbessern

Grafik 10

Beurteilung der Transfereinrichtungen (absolut)

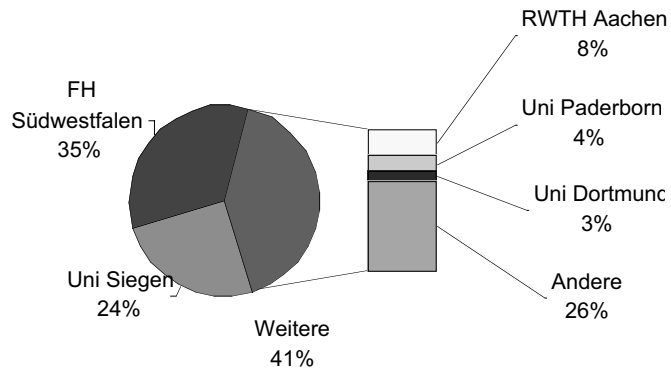


Transfereinrichtungen als Anlaufstellen noch intensiver nutzen

Hochschulkontakte in Form von Entwicklungsaufträgen unterhalten annähernd 100 Unternehmen (42 %). Hier dominieren die heimische Universität Siegen sowie die verschiedenen Standorte der Fachhochschule Südwestfalen. Breitgefächert hingegen sind die Kontakte zur bundesweiten Hochschullandschaft. Vor allem die RWTH Aachen (8 %) sowie die Nachbaruniversitäten in Paderborn und Dortmund ragen hier heraus.

Grafik 11

Regelmässige Hochschulkontakte (n=102)



**Uni Siegen und
FH Südwestfalen
wichtigste Hoch-
schulen**

7. Handlungserfordernisse

Mit der jetzt vorliegenden Untersuchung der Industrie- und Handelskammern wird die große Bedeutung der Automotive-Industrie in Südwestfalen eindrucksvoll belegt. Der hohe Beschäftigungsstand von mehr als 43.000 Mitarbeitern in der Region ist allerdings zunehmend durch Globalisierung und Wettbewerbsdruck gefährdet.

Handlungsansätze auf bundes- und landespolitischer Ebene; regional und kommunal

Maßnahmen zur Standortsicherung sind dabei sowohl auf bundespolitischer wie auf regionaler und lokaler Ebene zu ergreifen. Insbesondere die Milderung der kosten-, abgaben- und bürokratieinduzierten Strukturprobleme des Industriestandortes Deutschland ist ein dringend notwendiger Beitrag nationaler und europäischer Politik zur Sicherung der Automotive-Industrie in Südwestfalen. Dazu gehört in erster Linie die Verbesserung folgender Rahmenbedingungen:

- die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit bei den Arbeitskosten durch weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Lohnnebenkosten
- eine wettbewerbsfähige Unternehmenssteuerpolitik
- der Abbau von investitions- und forschungshemmenden Regulierungen
- die Senkung der Abgabenlast für die Nutzung und den Erwerb von Kraftfahrzeugen
- die Intensivierung der technologischen Förderung z.B. alternative Antriebstechnologien (Wasserstoff- oder Brennstoffzellentechnik), Abgastechnik und Fertigungsverfahren
- die Bereitstellung ausreichender Finanzmittel für die Universitäten und Fachhochschulen
- bedarfsgerechte Ingenieurstudiengänge sowie berufsbegleitende Bildungsmaßnahmen

Aus **regionaler Sicht** ist ein weiterer Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zwingend erforderlich. Mit der zunehmenden Vernetzung des Automotive-Zulieferersystems werden leistungsfähige Verkehrswege unerlässlich. Die Kommunen müssen planerische Vorsorge für ein ausreichendes Gewerbe- und Industrieflächenangebot treffen.

**Verkehrswege
und Gewerbeflä-
chen**

Die **Unternehmen selbst** reagieren auf die Herausforderungen der globalen Veränderungen und des Wettbewerbsdrucks mit einer Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen. Sie werden häufig nicht alternativ, sondern in Kombination mit einander ergriffen. Verschlinkung der Produktion und Verlagerung arbeitsintensiver Fertigungsbereiche in Niedriglohnländer gehören ebenso dazu, wie verstärkte Innovationsanstrengungen. Dazu sind die Unternehmen auf qualifizierte Mitarbeiter und vor allem auch auf intensiviertere Kooperationen in der vertikalen Wertschöpfungskette angewiesen.

Im Interesse der Industrieregion Südwestfalen und des Erhalts möglichst vieler Arbeitsplätze verdienen die Betriebe auf diesem Weg **Unterstützung durch die regionalen Institutionen**. Die IHK-Studie legt dafür insbesondere zwei Handlungsfelder nahe:

1.) Hochschulen und Bildungseinrichtungen müssen für qualifizierten, an den Bedürfnissen des Automotive-Sektors ausgerichteten Ingenieur- und Facharbeiternachwuchs sorgen. Dazu ist eine engere Kooperation zwischen der Fachhochschule Südwestfalen, der Universität Siegen, den umgebenden Hochschulen und den Industrie- und Handelskammern erforderlich.

**Bedarfsgerechter
Ingenieur- und
Facharbeiter-
nachwuchs not-
wendig**

2.) Kooperationsbemühungen der Unternehmen müssen von außen unterstützt werden. Es ist deshalb sinnvoll, ein regionales Industriernetzwerk "Automotive-Zulieferer Südwestfalen" nach dem Vorbild vergleichbarer Initiativen (Automotive Rheinland, Automotive-Initiative Südwestsachsen, Nutzfahrzeugcluster Südwest) zu gründen. Diese Einschätzung teilen auch die Unternehmen: Gut jeder zweite Zulieferer ist dazu bereit, sich in die Bildung eines Netzwerkes aktiv einzubringen.

**Kooperationen
durch Netzwerk-
bildung unter-
stützen**

„Der künftige Wettbewerb findet zwischen Wertschöpfungs-Clustern, nicht zwischen einzelnen OEMs¹⁸ statt.“ (aus: Mercer Consulting u. Fraunhofer Gesellschaft; Future Automotive Industry Structure 2015, 2003)

¹⁸ Original Equipment Manufacturers = Fahrzeughersteller

Anhang

Produktprogramm der Automotive-Zulieferer Südwestfalens nach Fahrzeug-Märkten

1. Kraftfahrzeugindustrie

Achs- u. Lagerträger aus Aluminium-Profilen
Achs- und Sicherheitskomponenten
Airbag-Lenkräder, Sportlenkräder, Schaltknäufe, Handbremshebel, Pedale, dekoratives Interieur
Airbags
AL-Rohre für Pkw-Leitungssysteme
AL-Schmiedeteile, Al-Schmiederäder, Al-Strangpressproduktion
Aluminium Druckguss
Aluminium-Gußräder
Anlagentechnik für Montagelinien Manipulatoren / Industrieroboter, Automation
Ausrüstungen zum Kühlen und Temperieren von Produktionsmaschinen
Auszugssysteme für Schubladen in LKW-Kabinen, gebogene Sitzschienen-Systeme
Autoelektronik – Bauteile
Automatisierte Roboteranlagen zur Fertigung von Fahrzeugkomponenten
Bandstahl, Spaltband in Stahlgütern für die Fahrzeugindustrie
Batterie sowie demineralisiertes Wasser
Batterien, Klemmen, Massebänder, Sonderteile, Ladegeräte
Bauteile für Getriebe, Motor, Achsen
Bedienteilblenden im Kfz-Innenbereich, Radio, CD, Navigation, Klima, etc.
Betätigungszüge, Kunststoffkomponenten, techn. Federn
Bildverarbeitungslösungen zur Qualitätssicherung und Produktionsüberwachung
Bleche für Karosserieteile
Blechformteile und Schweißbaugruppen
Blechstrukturteile für Aufbau und Fahrwerk
Blechteile, Stanz-, Biege- und Ziehteile
Bordwerkzeug; Getriebeteile, Teile für Kraftstoffpumpen
Bremsenteile, Bremsleitungen, Kraftstoffleitungen
Bremsscheiben, Bremsstromeln, Trommelnaben, Schwungräder
Buchsen, Hülsen, Bolzen für Achsen und Lenkungen
Dachleisten u. Zierleisten für Wohnmobile
Dichtscheiben mit aufvulkanisiertem Gummi
Dichtungen und Dämpfungen
Draht- und Stanzbiegeteile
Drahtbiegeteile für Türschlösser und Lüftungsklappen
Drahtbiegeteile sowie Drahtblechkomponenten
Dreh- und Frästeile
Durchflussmessgeräte
Elektromechanics: Stanztechnik, Kunststoff- u. Montagetechnik, Kunststoff-Verbundtechnik
Elektronik, Sensorik, Flachbaugruppen, Hybride, Kundenspez. Mikroelektronik
Eloxierte Oberflächen und Zierleisten
Embleme, Schriftzüge, Abdeckungen und Tasten im Tag- und Nachtdesign
Endlosfaserverstärkte thermoplastische Kunststoffe
Endverschlüsse Beriemung
Entgratung, Entfettung, Kontrolle, Supply Claim
Fahrwerk-Gelenkteile
Fahrwerksfedern, Stabilisatoren, Dämpfer
Fahrwerksteile und Komponenten
Fahrzeugplanen, Containerplanen, Abdeckplanen, Schutzplanen, Cabrioverdecke, Isolierplanen
Federschrauben, Paßstifte, Sechskantschrauben
Feingusskomponenten
Formteile und Baugruppen aus Kautschuk und Kunststoff, Hydraulikschlauchleitungen für Antriebssysteme

Front- und Heckklappenscharniere, Karosseriestrukturbauteile, Gewindeplatten
 Frontends, Bumper
 Galvanisieren von Kunststoffteilen, Schriftzüge, Türinnenprofile, usw.
 Galvano-Gestelle
 Gehäuse für Flüssigfilter, Sammler, u.ä. für Kältemittel, Hydraulikbehälter
 Gehäuse für Steuerungen, Metallteile für Gummiverbundbauteile
 Gehäuse, Kappen, Tragrahmen, Lichtscheiben, Kästen, Dübel
 Gehäuseteile
 Getriebe u. Lenkungen, Achsen
 Getriebegehäuse, Abgasrohre, Achskomponenten, Trommelnaben,
 gewindefurchende Schrauben, Verbindungselemente aus Kunststoff, Baugruppen
 Gleitlager, Präzisionsdrehteile
 Gleitrohre für Bowdenzüge, Dichtringe für Lenkmanschette
 Halbzeug: Draht u. Stange in Kupfer u. Kupfer-Legierung
 Halter, Elektroteile, Blechteile
 Handschuhkasten, Mittelkonsolen, Staufächer
 Hebezeuge
 Heckbügel, Frontbügel, Trittbretter, Schwellerrohre, Dachreling, usw.
 Hochtemperatur-Feuerverzinken (Oberflächentechnik)
 Individuelle Lager- und Transportgestelle
 Induktive Bauelemente, Antennen
 Innengewinde in Stanzteilen, Wärmeschutzrohr
 Innenraumausstattung, Beleuchtung
 Interieur-Bauteile aus Kunststoff-Composites (Ladeböden, Kofferböden, Hutablagen, Frontspiegel, Seitenverkleidung)
 Isolierteile, gefertigt aus Duroplast
 Kabel, Litzen, Kabelbäume, Stockverbinder
 Kabelschutzsysteme
 Kabelsysteme, Stecker
 Kaltband, Plattierte Werkstoffe
 Kaltfließpressteile, Baugruppen
 Kaltfließpressteile mit Innengewinde, Sicherungsmuttern, Stanzmuttern
 Kaltgewalzte Profile und Systeme, Komponenten
 Kaltstauchdrähte
 Karosserie, Armaturenbrett, Innenraum, Sitze
 Karosserie Strukturteile u. Zusammenbauten
 Katalysatoren u. Rußfilter für Dieselfahrzeuge
 Kfz-Kennzeichenzuschnitt, Kfz-Kennzeichenrahmen, Barcode-Schilder
 Kipphebel, Schalthebel, Karosserieteile
 Kleinkühlkörper, Gehäuse
 Komponenten aus Metall für Airbags, Achsen, Sitzstrukturen, Karosserie, Getriebe, etc.
 Komponenten für Getriebe, Motoren, Autoelektronik und Insassenschutzsysteme
 Kontakte, Kontaktelemente mit aufgeschweißten Silberkontakten, Kontaktfedern
 Kopfstützen, Haltegriffe, Gurthöhenversteller, Sitzverkleidungsteile
 Korrosionsprüfsysteme
 Korrosionsschutzbeschichtungen, Microcor
 Kraftstoffverschlusssysteme, Tankbefestigungen, kraftstoffführende Rohre,
 KTL-, EPS-, Nasslackbeschichtung, Strahlen, Zink- u. Manganphosphatierung, beizen, entfetten
 Kühler, Rückhaltesysteme
 Kunststoff u. Metall Komponenten, Montageteile, Befestigungselemente aus Metall
 Kupplungspedal, Bedienelemente, WIT-Pedale
 Laserteile für Abgas-/Achsen-/Lenk-/Motorkomponenten, Schweißbaugruppen

Laserteile, Baugruppen
Leisten und Blenden
Leitungen
Lenksäulen-, Dach-, Mittelkonsolenmodule, Tür-, Bordnetz-, Sitzsteuergeräte, Bedienelemente/Schalter
Lenkungs- und Sicherheitsteile
Lichtleiste, strömungsführende Bauteile im Öl- u. Wasserkreislauf, Cockpit
Lkw-Planen
Luftfeder-Systeme, Kompensatoren, Schwingungsdämpfer
Maschinen für die Herstellung von Starterkränzen, Pendelstützen, Felgen, Sitzgestelle, Partikelfilter, Karosserieteile
Maschinen- u. Maschinenwerkzeuge,
Mehrwegverpackungen aus Stahl
Metall Folien – Drähte
Metall- u. Kunststoffbaugruppen für Sicherheits-, Schließ-, Scharnier-, Fahrwerk- und Lenkungssysteme
Metall- und Kunststoff-Einzelteile, Metall-Kunststoff-Verbindungen, Baugruppen
Metallteile aus Draht, Band u. Rohr, Kaltumformung, Biegen, Stanzen, Schweißen
Metallteile, Schiebedach, Gepäckverzurrstreifen
Metallwaren / Stanzteile
Motor: Motorblöcke, Zylinderköpfe, Getriebe, Gehäuse, Getriebeinnenteile, Fahrwerkteile und Strukturteile
Motorentchnik, Prüfstandswesen für Motoren
Motorenteile
Nacharbeitung von Bauteilen, Kalibrierung von Bauteilen
Neuanfertigungen, Rep. u. Wartung von Kunststoff-Formen
Normalien und Sonderanfertigungen für den Werkzeug- und Formenbau
Oberflächen für Verbindungselemente, Stanzteile
Oberflächenbearbeitung, Oberflächenbehandlung
Oberflächenveredlung galvanisch, dekorative Teile für den Innen- und Außenbereich
Ösen, Krampen, Drehverschlüsse, Haken, Ringe, Niete
Pkw Innenraumteile, Lkw Bremsanlage
Präzisionsbauteile der Umformtechnik
Präzisionsstahlrohre und Rohrbaugruppen
Präzisionsstanzteile für Elektrokleinmotoren sowie für die Antriebstechnik
Press-, Stanz- und Ziehteile
Press-, Zieh-, Stanzteile, Baugruppen, Kfz-Sonderarmaturen
Produkte aus Federstahl
Prospekte, Montage- und Anbauanweisungen,
Prototypen, Messtechnik/Messverfahren, Fördertechnik
Prozessregler, Automatisierungssysteme für Wärmebehandlung
Raider, Motorengehäuse / Unterteile
Relings, Dachöffnungsschienen
Rohrbaugruppen. Öl-, Wasser-, Benzinleitungen in Dienstleistungen (Wärmebehandlung und Löttechnik)
Rohre für Autositze, Rohre im Armaturenbereich, Rohre für Motorräder
Rohrkomponenten für Abgasanlagen, Karosserie, Sitztechnik, Tanksysteme & Motortechnik
Rohrteile, Rohrniete, Führungs- u. Distanzhülsen, Rohrformteile, Sonderteile aus Rohr
Rückhaltesysteme für Pkw, Rennfahrzeuge, Rallyefahrzeuge, Rettungsfahrzeuge, Militärfahrzeuge
Sägeblätter
Schäumwerkzeuge für PUR-Kabelumschäumungen
Scheinwerfer, Elektronik
Schlafsysteme für die Lkw-Industrie
Schlauch-, Rohr- und Halterungsschellen; Schellen für sonder- bzw. kundenspezifische Anwendungen
Schleif- und Formteile
Schmierstoff- und Sonderleitungen

Schrauben nach DIN bzw. Zeichnung, Schweißbolzen
 Schrauben und Bolzen im Spezialbereich
 Schrauben und Kaltformteile
 Schraubenverbindungen, DIN-Normteile
 Schweißbare Aluminium-Druckgussteile, Aluminium-Stangpressprofile, Zusammenbau
 Schweißbaugruppen
 Schwungscheiben, Bremscheiben und Beleghalter
 Seitenspannplanensysteme, Planenaufrollsysteme, Ratschenzurrgurte,
 Sichteile für Fahrzeuginnenraumverkleidungen aus Edelstahl/Aluminium
 Sitzschienen, Festerführungen, Seitenaufprallschutzsysteme
 Sondermaschinen und Vorrichtungen
 Spaltbundlieferant für Firmen bzw. Zulieferer der Umformtechnik, Stanz + Zieh bzw. Pressbetriebe
 Spezialfedern. DmM-Zug, Torsionsfedern
 Spezialschmierstoffe für die Lebensdauerschmierung von Fahrzeugkomponenten
 Stahlband
 Stahlbleche in Form von Spaltband und Zuschnitten
 Stahlfedern und Federelemente, Achsstabilisatoren
 Stahlprofile
 Stanz-/Ziehteile, IHU-Teile
 Stanz-Biegeteile, techn. Federn
 Stanz-Ziehteile für Bremsen Lkw, Stanz-Ziehteile für Turbolader
 Stecker, Schalter, Sichtteile, Blenden, Verbindungsteile, Z-H-Teile
 Stecker, Steckdosen, Leuchte und Elektronik im 12 Volt-Bereich
 Steckergehäuse + Grundplatten + div. Kleinteile aus Kunststoff Kunststoffspritzgußartikel
 Steckkupplungen u. Rückschlagventile für Kühl- u. Ladeluftsysteme, PA-Leitungen für Kühlwasser u. Luft,
 Stifte und Drehteile
 Stoßdämpferkomponenten, Gewindefahrwerkskomponenten
 Streck-Biege-Teile, Stanzteile, Spezialprofile aus hochfesten Stählen (rollgeformt)
 System für ABS-Bremsen, Luftfederung Pkw, Lkw, Niveauregulierung, Fensteröffnungs- bzw. Schließungssysteme
 Tankdeckel, Getriebeteile, Schaltgabeln, Verschlusssteile, umgespritzte Metallteile, Zentrienzapfen
 Techn. Federn für den Antriebsstrang
 Techn. Kunststoffprodukte für Motortechnik
 Technische Federn, Druck-, Zug-, Drehfedern, Sprungringe, Drahtbiegeteile im Abmessungsbereich
 Teile f. die Bremstrommel
 Teile für den Scheinwerferbereich und Motorbereich
 Textile Komponenten für Transportlogistik der Automobilzulieferer
 Tiefkühlteile, Riemenscheiben, Schweißkomponenten, Rohr- u. Rohrverformungsteile
 U-Scheiben nach DIN oder Zeichnung aus Stahl, Kunststoff u.a. Materialien
 Verbindungselemente u. Kaltfließpressteile
 Verschleißteile in Nutzfahrzeugen
 Versiegelung für galvanische Systeme, Beschichtungen, KTL-Lücken
 Vormaterial f. Dieseleinspritzung, Spiralprofile für Lagertechnik, rostfreie Federstähle
 Vormaterial für Katalysatoren auf metallischer Basis
 Vorprodukt für Synchronringe und Kegelringe
 Wärmeschutzrohre, Rohre für Luftführung, Rohre für Abgasführung
 Werkzeuge + Sondervorrichtungen, automatisierte Anlagen + Roboterschweißanlagen, Standardmaschinen
 Werkzeugplatten/Gestelle, Komplett med. Bearbeitung, CNC-Brennteile/Feinstrahlplasma
 Zierleistenprofile, Rührrahmenprofile, Unterfahrschutzprofile
 Zinklamellensysteme, Versiegelungen für Zinklamellensysteme
 Zubehör für Getriebe u. Tankstutzen - Ford, Führungsrohre – Audi
 Zug-, Druck-, Schenkelfedern, Stanz- und Biegeteile

2. Bahnindustrie

Aluminiumprofile für den Innenausbau
Batterielader, Wechselrichter, AC/DC-Konverter
Batterien und Ladegeräte
Bolzen, Stützen, Kupplungsbolzenringe
Bremsysteme, Zyl.-bau, Türtechnik
Dichtungsprofile
Elektronik, Sensorik, Flachbaugruppen, Hybride, Kundenspez. Mikroelektronik
Ersatzteile für Schienenfahrzeuge
Federn
Federungselemente
Gehäuse für Tachos
Haken, Ringe, Nieten;
Hochleistungskühlkörper für Wandler
Hochtemperatur-Feuerverzinken (Oberflächentechnik)
Innenraumteile
Innen-Verkleidung aus Kunststoff-Composites
Kabel, Sonderteile, Zudekor für Batterien
Kaltstauchdrähte
Ladungsträger, Behälter, Paletten, Transportgestelle
Maschinenbau - Blechwaren
Metallteile für Gummiverbundbauteile
Motorenteile
Normalien und Sonderanfertigungen für den Werkzeug- und Formenbau
Oberbaumaterial
Oberleitungszubehör
Ösen, Krampen, Drehverschlüsse, Maschinen- u. Maschinenwerkzeuge, Karosseriebau (Nutzfahrzeuge),
Planenaufrollsysteme, Ratschenzurrurte, Planenkonfektionäre
Pleulstangen für Eisenbahnmotoren
Sägeblätter
Schlauch-, Rohr- und Halterungsschellen; Schellen für sonder- bzw. kundenspezifische Anwendungen
Schweißbare Aluminium-Druckgussteile, Aluminium-Stangpressprofile
Seile, Endverschlüsse, Beriempung, Seitenspannplanensysteme
Sitzschalen
Spannringe, Wulstringe für Bremsen
Spezialfedern DmM-Zug, Torsionsfedern
Spezialschrauben
Stahlbleche mit Chemosil beschichtet
Stahlfedern und Wankstützen
Stanz-Biegeteile, techn. Federn
Stanzteile im Bereich Bremsen
Technische Federn
U-Scheiben nach DIN oder Zeichnung aus Stahl, Kunststoff u.a. Materialien
Werkzeuge für I-Tafeln u. Innenverkleidungen, Fenster für ICE-Kopf
Zahnradpumpen, Zahnradpumpenaggregate, Ventile
Zinklamellensysteme, Versiegelungen für Zinklamellensysteme, Versiegelung für galvanische Systeme
Zubehör für Lok u. Wagen

3. Luft- und Raumfahrtindustrie

Ablufthauben, Gitter
Airborne Laserscanner; digitale Luftbildkameras
Batterien und Ladegeräte
Berstscheiben
Distanzhalter, Dämpfungsprofile
Drahtbiegeteile, Formfedern
Druckfedern
Durchflußmessgeräte
Endlosfaserverstärkte thermoplastische Kunststoffe
Feingußkomponenten
Flugplanung, Flugführung, Sensormanagement
Hochgenaue Positions- u. Lagebestimmung für den photogrammetrischen Bild- u. sonstigen Sensorflug
Instandsetzungsarbeiten
Kabelkerne für Flugzeugreifen
Leitungen
Normalien und Sonderanfertigungen für den Werkzeug- und Formenbau
Oberflächenbearbeitung
Prospekte
Rohrbearbeitung, Laserbearbeitung
Rückhaltesysteme für Flugbegleiter, Piloten, Rettungshubschrauber, Segel- u. Ultraleichtflieger
Schlauch-, Rohr- und Halterungsschellen; Schellen für sonder- bzw. kundenspezifische Anwendungen
Schmiedeteile aus Aluminium u. Titan, Strangpressprofile
Schweißbare Aluminium-Druckgussteile, Aluminium-Strangpressprofile, Zusammenbau
Sicherheitsteile für Luftfahrtindustrie
Sitzschienen
Spezialfedern. DmM-Zug, Torsionsfedern
Stangen, Bleche
Steckverbinder, Kühlkörper, Gehäuseteile
technische Federn
Triebwerksteile, Teile für Hubschrauber, Raketenkörper
Triebwerksteile, Kugellagerflansche
Tropfwasserdach, A.-boxen, Lichtscheiben
U-Scheiben nach DIN oder Zeichnung aus Stahl, Kunststoff u.a. Materialien
Werkzeugteil, Kst.-Teile
Zinklamellensysteme, Versiegelungen für Zinklamellensysteme, Versiegelung für galvanische Systeme

4. Werften und Schiffsbau

Abdeckplanen, Persennings
Artikel aus Stahl, Aluminium, Edelstahl
Batterien und Ladegeräte
Beriemung, Maschinen- u. Maschinenwerkzeuge, Haken, Ringe, Nieten
CNC Teile, Batterieklemmen
Drehteile
Edelstahlteile 2D u. 3D
Eloxierte Oberflächen
Hebezeuge
Kabelverschraubungen, Erdungseinsätze n. DIN 89345
Kaltgewalzte Profile und Systeme, Komponenten
Klampen, Signalkegel, Ankerbälle
Komponenten für Kühlschränke u. Heizungen
Motorenteile
Nieten und Schrauben
Normalien und Sonderanfertigungen für den Werkzeug- und Formenbau
Ösen, Krampen, Drehverschlüsse, Seile, Endverschlüsse
Planenkonfektionierung
Pleulstangen für Schiffsmotoren
Sandwich-Produkte aus Kunststoff-Composites
Schiffs-, Boots-, Yachtbeschläge aus Messing und Edelstahl
Schlafsysteme für die Bootsindustrie
Schlauch-, Rohr- und Halterungsschellen; Schellen für sonder- bzw. kundenspezifische Anwendungen
Schutzrohre für explosions sichere Bootsbeleuchtung
Schweißbare Aluminium-Druckgussteile, Aluminium-Stangpressprofile, Zusammenbau
Seewasserfeste Vorschubelemente für Leuchtstoffkörper
Seewasserleitungen
Segelmasten aus Aluminiumprofilen
Seitenspannplanensysteme, Planenaufrollsysteme, Ratschenzurrgurte,
Spezialfedern. DmM-Zug, Torsionsfedern
Stahlband
Stanz-Biegeteile, techn. Federn
Stecker, Steckdosen, Leuchten und Elektronik im 12 Volt-Bereich
Steckverbinder, Kühlkörper, Gehäuseteile
U-Scheiben nach DIN oder Zeichnung aus Stahl, Kunststoff u.a. Materialien
Ventile u. Ventilgehäuse
Verkleidungsprofile aus Alu
Zahnradpumpen, Zahnradpumpenaggregate, Ventile
Zinklamellensysteme, Versiegelungen für Zinklamellensysteme, Versiegelung für galvanische Systeme

5. Sonderfahrzeug-Herstellung

Auch bei den Sonderfahrzeugen besitzt Südwestfalen eine breite Zulieferer-Kompetenz. Es werden die Hersteller von kommunalen Reinigungsfahrzeugen, elektrischen Rollstühlen, landwirtschaftlichen Maschinen (Traktoren, Erntemaschinen, etc.) Flurförderfahrzeugen (Gabelstapler, Transportlogistik-Hilfsmittel), Kranfahrzeugen, Baumaschinen, Bergbaumaschinen und Wehrtechnik beliefert. Auch Freizeitfahrzeuge wie Wohnmobile und Wohnwagen, Motorräder und Quads gehören zum Zulieferprogramm. LKW-Aufbautenhersteller sind für Speditionen, Brauereien und den Getränkefachhandel tätig.

Armaturenteile, Schmiedeteile für Motoren u. Maschinenbau und Flurfahrzeuge
Batterien und Ladegeräte
Baugruppen, Metall-Kunststoff-Verbindungen
Beschlüge, Stanz-, Zieh- und Drehteile
Betätigungszüge, Kunststoffkomponenten, techn. Federn
Bootsleuchten
Deckel, Gehäuse, Schieber, Schalthebel, Filterkappen
Dochthalter
Draht- und Stanzbiegeteile, Innengewinde
Emaillierte Sanitär-Artikel
Endlosfaserverstärkte thermoplastische Kunststoffe
Fahrzeug-Aufbauten
Formel 1 Racing Teile
Freisprechsysteme
Gehäuse, Behälter, Druckbehälter, Feuerlöschbehälter
Gesensschmiedestücke, Gleitlager
Individuelle Lager- und Transportgestelle, Rolltainer, Rolldolly
Instandsetzungsarbeiten allg. Maschinenbau + Neuteilfertigung
Kabel, Litzen, Kabelbäume, Stockverbinder
Kaltband, Plattierte Werkstoffe u. CRT Komponenten
Kaltfließpressteile mit Innengewinde, Sicherungsmuttern, Stanzmuttern
Kettenräder für die Motorradindustrie
Komponenten für Spülmaschinen, Kompressoren und Hauselektronik
KTL-, EPS-, Nasslackbeschichtung, Strahlen, Zink- u. Manganphosphatierung,
Metallteile aus Draht, Band u. Rohr, Kaltumformung, Biegen, Stanzen, Schweißen
Neuanfertigungen, Rep. u. Wartung von Kunststoff-Formen
Präzisionsstahlrohre, Rohre für Luftführung, Rohre für Abgasführung, Rohr- und Sonderformen
Press-, Zieh-, Stanzteile, Baugruppen
Prototypen / Entwicklungen
Rohrniet DIN 7340, Crimprohre, Hülsen, Schlauchtüllen
Schlafsysteme für die Reisemobil- und Wohnwagenindustrie, Zubehör für Wohnwagen
Schlauch-, Rohr- und Halterungsschellen; Schellen für sonder- bzw. kundenspezifische Anwendungen
Schrauben und Kaltformteile
Schweißbare Aluminium-Druckgussteile, Aluminium-Stangpressprofile, Zusammenbau
Schweißbaugruppen n. ZG.
Silicon-Schläuche, Profile, Elektro-Isoliermaterial
Sonderladungsträger, Individualverpackung
Spaltband und Zuschnitte
Stahlfedern, Drehstabfedern, Zug-, Druck-, Schenkelfedern
Umformteile u. Tiefziehteile aus Kunststoff-Composites
U-Scheiben Befestigungen, U-Scheiben nach DIN oder Zeichnung aus Stahl, Kunststoff u.a. Materialien
Ventilgehäuse, Klappschrauben
Werbeplanen, Sonnensegel, Abdeckplanen, Schriftzüge
Zahnradpumpen, Zahnradpumpenaggregate, Ventile



Industrie- und Handelskammer
für das südöstliche Westfalen

Industrie- und Handelskammer
für das südöstliche Westfalen zu Arnsberg
Königstraße 18 – 20, 59821 Arnsberg
Thomas Frye
☎ 0 29 31/8 78-1 59
frye@arnsberg.ihk.de



Südwestfälische
Industrie- und Handelskammer
zu Hagen

Südwestfälische Industrie- und
Handelskammer zu Hagen
Bahnhofstraße 18, 58095 Hagen
Dirk Hackenberg
☎ 0 23 31/3 90-2 06
hackenberg@hagen.ihk.de



IHK Siegen

Industrie- und Handelskammer Siegen
Koblenzer Str. 121, 57072 Siegen
Hermann-Josef Droege
☎ 02 71/33 02-3 10
hermann.droege@siegen.ihk.de