



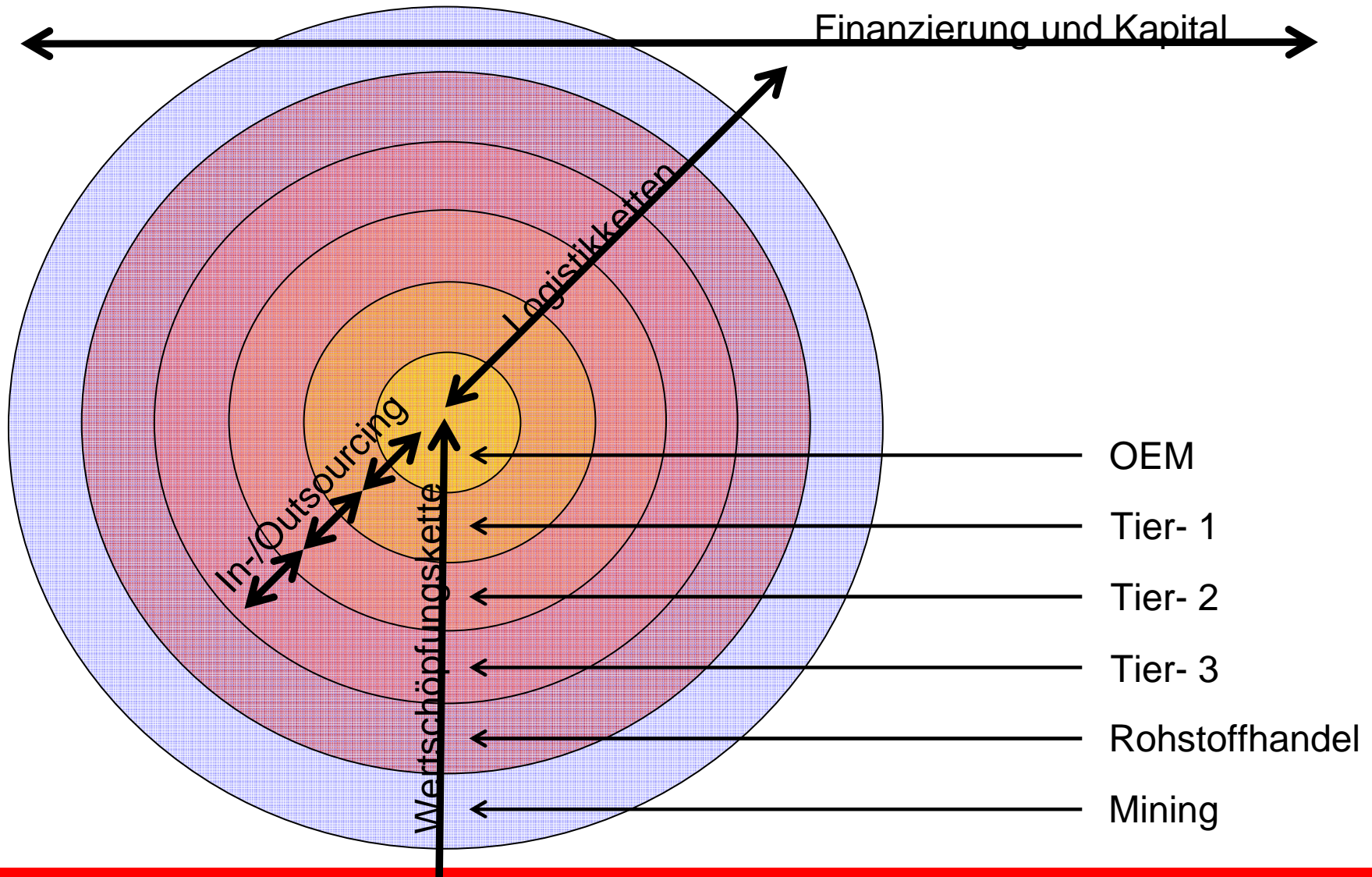
| Bezirksleitung Bayern

Initiative Elektromobilität Bayern

**Bericht aus der Arbeitsgruppe 1
Bestandsaufnahme
der
Wertschöpfungskette**

**Ralf Dietrich, BMW AG; Klaus Mertens, ZF Sachs AG;
Jörg Schlagbauer, Audi AG; Stefan Schmid, BMW AG
IG Metall - Koordinierung: Dr. Andrea Fehrmann**

**Bad Gögging
13. / 14. Juli 2011**



Wertschöpfungskette Automotive

Herausforderungen an der Wertschöpfungskette durch E – Mobility inkl. Hybridisierung



| Bezirksleitung Bayern

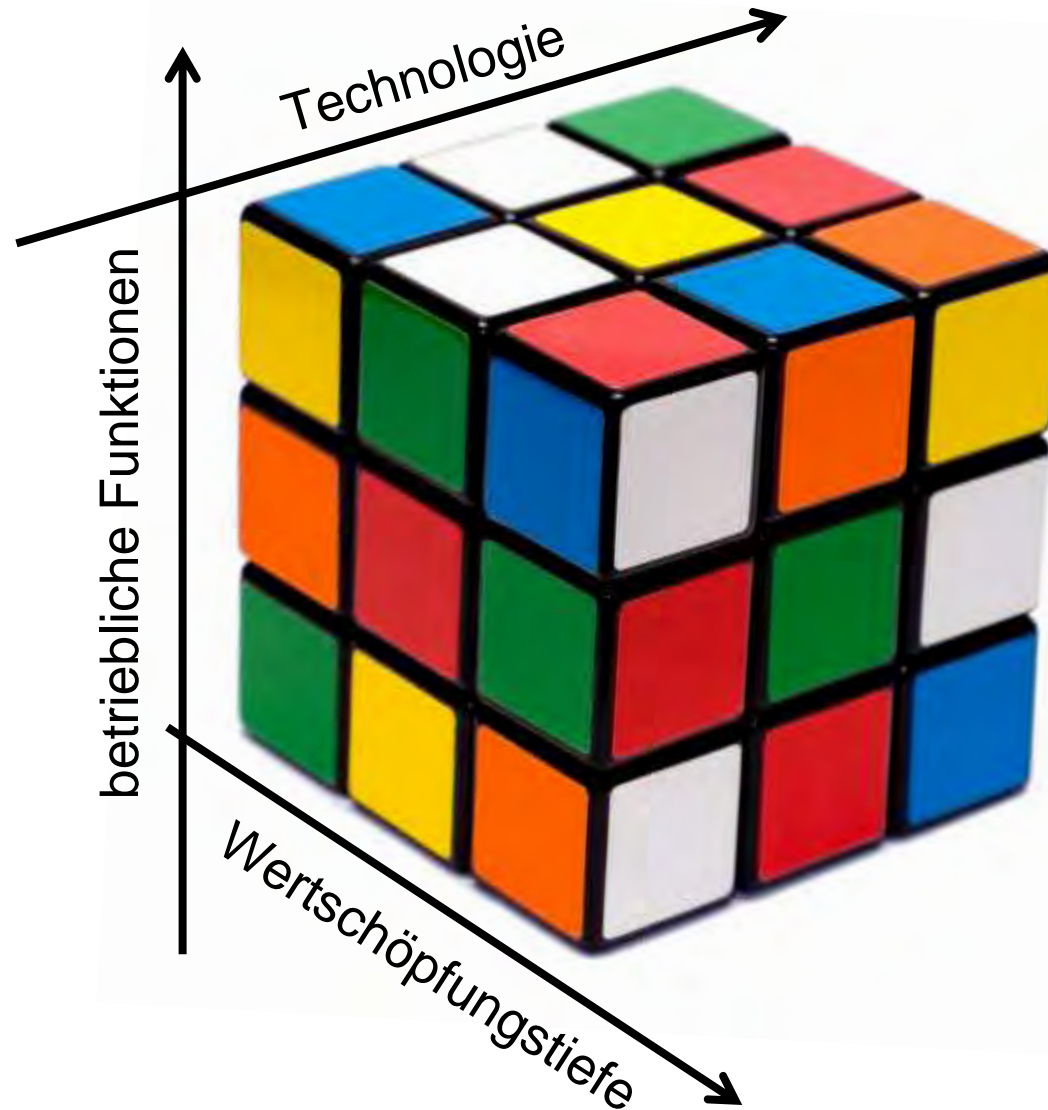
	mining	Rohstoffhandel	tier - 3	tier - 2	tier - 1	OEM
Finanzierung			Die chronisch knappe Ausstattung mit Eigenkapital in den deutschen KMU erschwert vor dem Hintergrund knapper werdender Ressourcen die Vorfinanzierung von Material			
R&D			<ul style="list-style-type: none"> • Knapper werdende Ressourcen, politische Entscheidungen und Anforderungen der Märkte werden intensivere und neuartige Herausforderungen generieren. • Technologieabfluss beim OEM (bisherige Kernkompetenzen werden ausgelagert) • fehlende R&D - Kompetenzen beim Zulieferer durch OEM - Kooperation in joint ventures 			
Einkauf					Neue Antriebstechniken erfordern zum Teil neue Partner, die die Gepflogenheiten der Supply Chain im Automotive Bereich nicht beherrschen.	
Logistik			<ul style="list-style-type: none"> • Kleinere Losgrößen und zunehmende Produktkomplexität erhöhen auch die Komplexität logistischer Prozesse. • Nationale/europäische Transportbestimmungen erschweren Logistik für Speichermedien (z.B. Batterie). 			
Produktion			<ul style="list-style-type: none"> • kleinere Losgrößen und höhere Typenvielfalt bzw. Ausstattungsvarianten stellen neue Anforderungen an die Produktionstechnik • Verlagerung der Fahrzeugbaukompetenz an bisher Branchenfremde (die Batterie als Kern des Fahrzeugs) 			
Vertrieb			Neue Antriebstechniken werden neue Unternehmen generieren, die ihre Vertriebswege in die Automotive-Branche erst finden müssen. Das gilt insbesondere auch für den notwendig werdenden Aufbau von Dienstleistungen etwa eines "Tankstellen-Netzes"			
HR			Während die Komplexität des Antriebsstrangs selber sinkt, steigt die Komplexität von Logistik und Produktion. Daraus entsteht Qualifizierungsbedarf, was wiederum auch ein Nachdenken über den Stellenwert von Stammebelegschaften nötig macht.			

Wertschöpfungskette Automotive

Modell zur Erarbeitung eines differenzierten Anforderungsprofils an die Elemente der Wertschöpfungskette E-Mobility



Bezirksleitung Bayern





➔ **elektrischer Antriebsstrang**

- Die Elektronifizierung des Antriebsstranges ist wohl der zentrale Entwicklungspfad für eine Mobilität jenseits fossiler Brennstoffe

➔ **Batterie / Speichermedien**

- Die Batterie / Speichermedien bestimmen die Reichweite des E-Mobils und sind damit nicht nur ein technischer Faktor, sondern auch Fokus für die Akzeptanz von E-Mobilität

➔ **Leichtbau**

- Der Leichtbau leistet einen Beitrag zur Energieeffizienz sowohl des traditionell angetriebenen Autos, als auch des E-Mobils

➔ **Optimierung Verbrennungsmotor**

- In einer Übergangsphase hin zur konsequenten Elektromobilität wird die weitere Optimierung des Verbrennungsmotors hinsichtlich seiner Energieeffizienz, als auch des CO² – Ausstoßes eine zentrale Rolle spielen

➔ **I&K – Technologien**

- Die Vorstellung einer Mobilität jenseits des individualisierten Personenverkehrs, genauso wie stetig steigende Anforderungen an Sicherheit und Vernetzung sind zentrale Triebfeder für dieses Technologie- und Innovationsfeld

➔ **Leistungselektronik**

- Die Elektronifizierung des Fahrzeugs insgesamt verlangt andere Konzepte der Steuerung und gewinnt zunehmend an Bedeutung.



- ➔ **Technologie- und Innovationsfelder stehen zunächst im Fokus von Forschung und Entwicklung, wobei hier der gelungene Forschungstransfer aus der Hochschule ein zentraler Erfolgsfaktor ist.**
- ➔ **Aus Technologien müssen aber zunächst Produkte werden, um nicht nur Forschungs-, sondern auch Industriestandort zu sein.**
- ➔ **Diese Produkte werden entlang von Wertschöpfungsketten hergestellt, wobei sich gerade das Zusammenspiel zwischen den Akteuren an der Wertschöpfungskette als ein wichtiger Faktor für die Sicherung von Standorten und Beschäftigung herauskristallisiert.**



- ➔ **Diese Wertschöpfungsketten bilden sich funktional entlang aller betrieblichen Aufgaben. Dabei werden die Kernkompetenzen der Akteure neu definiert und organisiert, womit sich auch die Anforderungen an die Kompetenzen der Beschäftigten ändern.**
- ➔ **Erfolgreiche und vorausschauende Industriepolitik stärkt und unterstützt diese Wertschöpfungsketten und sichert damit Standort und Beschäftigung!**
- ➔ **Die Geschäftsmodelle der OEM`s vom „Automobilhersteller zum Mobilitätsanbieter“ werden Wertschöpfungsketten verändern, neue generieren und das Bild von Arbeit in der Branche nachhaltig verändern.**
- ➔ **Der tiefgreifende Strukturwandel in der Automobilindustrie wird vor allem für die Zulieferer folgenreich und nicht ohne Einfluss auf die Beschäftigungsstrukturen sein.**



- ➔ **Die vorgestellte Matrix stellt einen guten Hintergrund für eine qualifizierte Analyse der Situation im Freistaat dar!**
- ➔ **Vor dem Hintergrund einer qualifizierten Analyse könnten**
 - **die genannten Thesen validiert und**
 - **Potenziale ermittelt werden!**
- ➔ **Das wiederum ist Ausgangspunkt**
 - **politischer Strategieentwicklung,**
- ➔ **die dann schlußendlich**
 - **in konkreten Maßnahmenpaketen und Projekten mündet!**
- ➔ **Das alles ist geeignet im Wettbewerb der Regionen weiterhin die Nase vorne zu behalten!**
- ➔ **Dabei gilt es deutlich über 2020 hinaus zu denken und zu arbeiten!**



**Vielen Dank
für
Ihre Aufmerksamkeit**