





Elektromobilität wird aktuell häufig im Zusammenhang mit Ladeinfrastruktur, Reichweiten von Fahrzeugen, Stromversorgungsengpässen und hohen Anschaffungskosten diskutiert. Ein anderer Fokus ist die Veränderung der wirtschaftlichen Grundlage vieler Unternehmen, die ihre Wertschöpfung im Zusammenhang mit der Produktion, dem Verkauf, dem Betrieb, der Reparatur und der Entsorgung von konventionellen, d.h. Verbrennungsfahrzeugen haben.

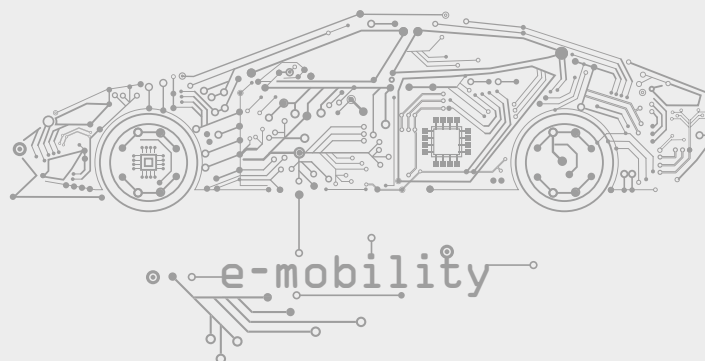
Aus technologischer Sicht bringen es die auf elektrischer Energie beruhenden Fahrzeugkonzepte mit sich, dass gegenüber konventionellen Fahrzeugen bisher benötigte Komponenten wie Verbrennungsmotor, Abgasanlage oder Getriebe teilweise oder ganz entfallen bzw. durch neue Komponenten wie z.B. Elektromotor, Leistungselektronik oder Hochvoltbatterie substituiert werden.

- ▶ **Das Ersetzen eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor durch ein Batteriefahrzeug hat auch erhebliche Konsequenzen für das benötigte Teilevolumen. Die Volkswagen AG gibt das Teilevolumen eines Verbrenners mit 8.000 - 10.000 Teilen an, das eines batterie-getriebenen Fahrzeuges mit 6.000 - 8.000 Teilen – eine Reduktion von 25 %.**
- ▶ **Aber nicht nur das Teilevolumen reduziert sich – für das Know-how der Entwicklung, Produktion, Reparatur und den Betrieb von Elektrofahrzeugen bedarf es in erheblichem Maße veränderter Qualifikationen der Beschäftigten.**

Diese technologischen Veränderungen implizieren einen tiefgreifenden strukturellen Wandel in den automobilen und den nachgelagerten Wertschöpfungsketten. Auch für die Unternehmen im Amtsbezirk Lüneburg beinhaltet diese Strukturveränderung Chancen und Risiken zugleich.



- ▶ **Die aktuelle Situation der Automobilzulieferindustrie und der betroffenen Unternehmen in den nachgelagerten Wertschöpfungsketten zu beschreiben und die Lage im Amtsbezirk Lüneburg vergleichend zur Situation in Deutschland darzustellen.**
- ▶ **Zu untersuchen, inwieweit unterschiedliche Typen von betroffenen Unternehmen (OEM, System-/ Modullieferant, Komponenten-/ Teilelieferant, Dienstleistungen, Handwerk etc.) speziellen Herausforderungen und Entwicklungen unterliegen.**
- ▶ **Die Zukunftsperspektiven der o.g. Unternehmen differenziert nach den beschriebenen Typen abzuschätzen.**
- ▶ **Maßnahmen zu skizzieren, die den betroffenen Unternehmen offenstehen, um ihren Bestand zu sichern und die zukünftige Entwicklung positiv zu beeinflussen (Diversifikation der Auftraggeberstruktur, Aufbau von Technologiekompetenz für neue Produkte, Angebot von Systemlösungen aus Produkten und Dienstleistungen, Weiterentwicklung zu Prozessspezialisten, etc.).**
- ▶ **Neben operativen Lösungsansätzen geht es insbesondere auch um strategische Leitlinien und Handlungsoptionen für Unternehmen und die Politik, aus denen sich die Anforderungen für künftige Beratungs-, Qualifizierungs- und Förderangebote ableiten lassen.**



Mit der Durchführung des Projektes wurde das Transferzentrum Elbe-Weser (TZEW) in Stade ([www.tzew.de](http://www.tzew.de)) beauftragt. Als neutrale und unabhängige Einrichtung bildet das TZEW die Verzahnung zwischen den Unternehmen in der Region, den Hochschulen und Forschungseinrichtungen sowie den Einrichtungen der kommunalen Wirtschaftsförderung. Auftraggeber des TZEW ist die Arbeitsgemeinschaft Technologie- und Innovationsförderung Elbe-Weser Region (ARTIE). Die in der ARTIE verbundenen Landkreise, Städte und Gemeinden im Amtsbezirk Lüneburg verstehen sich als regionales Netzwerk zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit insbesondere der kleinen und mittleren Unternehmen ([www.artie.eu](http://www.artie.eu)).

Über die aktive Einbindung der Kammern, Wirtschaftsförderungen sowie Unternehmen und Hochschulen in der Region weist das Projekt einen hohen kooperativen Ansatz auf. Begleitet wird die Projektumsetzung zusätzlich durch einen Fachbeirat mit Vertretern aus den Bereichen Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung.

### Kooperationspartner



Niedersachsen