



Frauenbeschäftigung in der Automobilindustrie

Entwicklung und aktuelle Situation

Herausgeber:	IG Metall-Vorstand FB Frauen-und Gleichstellungspolitik März 2010
Redaktion:	FB Frauen-und Gleichstellungspolitik
Erstellt von:	Wert.Arbeit GmbH, Berlin-Gesellschaft für Arbeit, Chancengleichheit und Innovation (Mechthild Kopel, Annemarie Weber)
Gefördert von:	Otto Brenner Stiftung

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	2
1. Einleitung	3
2. Schlaglichter der ökonomischen Lage in der Automobilindustrie.....	8
3. Die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen in der Automobilindustrie	14
3.1 Beschäftigtenanteile und -entwicklung in der Automobilindustrie insgesamt	14
3.2 Beschäftigtenanteile und -entwicklung in den einzelnen Wirtschaftszweigen	15
4. Die Einkommenssituation von Frauen und Männern in der Automobilindustrie.....	20
5. Lebenssituation	27
5.1 Familiäre Verhältnisse	27
5.2 Erwerbstätigkeit des Partners bzw. der Partnerin	29
5.3 Schulabschluss der Beschäftigten.....	30
5.4 Staatsangehörigkeit der Beschäftigten	32
5.5 Wohnort der Beschäftigten	33
6. Die Altersstruktur in der Automobilindustrie	34
6.1 Die Altersstruktur in der Automobilindustrie insgesamt	34
6.2 Die Altersstruktur von Frauen und Männern in den einzelnen Wirtschaftszweigen ...	36
7. Die Arbeitsverhältnisse in der Automobilindustrie.....	40
7.1 Arbeitszeiten in der Automobilindustrie	40
7.2 Befristete und unbefristete Beschäftigung in der Automobilindustrie	43
7.2.1 <i>Befristete und unbefristete Arbeitsverhältnisse in der Automobilindustrie insgesamt.....</i>	<i>43</i>
7.2.2 <i>Befristete und unbefristete Arbeitsverhältnisse in den einzelnen Wirtschaftszweigen</i>	<i>44</i>
7.3 Die Teilzeitbeschäftigung in der Automobilindustrie	47
7.3.1 <i>Die Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung in der Automobilindustrie insgesamt</i>	<i>47</i>
7.3.2 <i>Die Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung in den einzelnen Wirtschaftszweigen</i>	<i>49</i>
7.4 Die Mini- und Midijobs in der Automobilindustrie.....	51
7.4.1 <i>Weibliche und männliche Minijobber im Endherstellerzweig</i>	<i>53</i>
7.4.2 <i>Weibliche und männliche Minijobber bei Automobilzulieferern.....</i>	<i>55</i>
7.4.3 <i>Weibliche und männliche Minijobber im Wirtschaftszweig der Karosseriebauer.....</i>	<i>57</i>
7.5 Altersstruktur der Minijobberinnen und Minijobber	60
7.6 Midijobs in der Automobilindustrie	62
7.7 Entwicklung der Leih- und Zeitarbeit in der Automobilindustrie.....	65
8. Kurzarbeit als zentrales Instrument zur Beschäftigungssicherung in der Krise	72
9. Der Wandel der Arbeitsverhältnisse in der Automobil- und Automobilzuliefer- industrie aus gleichstellungspolitischer Sicht – Kurzfassung und Ausblick.....	77
10. Literaturverzeichnis	85
Anhang	90
Abbildungsverzeichnis	90
Tabellenverzeichnis	92

Vorwort

Im Mittelpunkt der Studie steht eine gleichstellungspolitische Analyse des kontinuierlichen Wandels der Arbeitsverhältnisse in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie, der durch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise an Dynamik und Dramatik gewonnen hat. Sie wurde von der Otto Brenner Stiftung gefördert und entstand in Zusammenarbeit mit dem Funktionsbereich Frauen- und Gleichstellungspolitik der IG Metall.

Die Automobilindustrie stand im Jahr 2009 im besonderen Blickpunkt des öffentlichen Interesses, denn sie war nicht nur von den krisenbedingten Umsatzeinbrüchen, sondern auch von einer Strukturkrise besonders hart betroffen. Angesichts ihrer beschäftigungspolitischen Bedeutung ließ das direkte oder indirekte Konsequenzen für jeden siebten Arbeitsplatz in Deutschland befürchten.

Schlaglichter in der Diskussion waren die sog. „Abwrackprämie“ als Beitrag zur Stabilisierung der inländischen Nachfrage sowie die Nutzung der beschäftigungspolitischen Instrumente der Arbeitszeitkonten und der Kurzarbeit als Weg zur Sicherung von Arbeitsplätzen. Darüber hinaus prägte der Begriff der Prekarisierung die Debatte. Damit ist die Abkopplung von gesicherten Arbeitsverhältnissen für immer mehr Menschen gemeint, die sich u.a. an der Zunahme von Leiharbeit und befristeten Arbeitsverträgen erkennen lässt. Aus gleichstellungspolitischer Sicht ist darauf hinzuweisen, dass prekäre Beschäftigungsformen für Frauen nicht erst seit der aktuellen Krise zunehmen, sondern ihre Erwerbsarbeit seit längerem von Instabilität und Unsicherheit bedroht wird, insbesondere im frauendominierten Dienstleistungsbereich, aber auch zunehmend in der Automobilindustrie.

Die hohe Dynamik der aktuellen Wandlungsprozesse lässt die Aussichten und Entwicklungslinien nur schwer einschätzen. Deshalb gilt es, die Entwicklungen aufmerksam zu beobachten und in Bezug auf ihre geschlechterpolitischen Implikationen zu analysieren. Denn, wie die Expertise zeigt, die Ausgangssituationen und Rahmenbedingungen sind für weibliche und männliche Beschäftigte in der Autoindustrie unterschiedlich, doch der „Schutzschirm für Beschäftigte“ muss für alle da sein.

Frankfurt am Main, März 2010

IG Metall
Vorstand

Helga Schwitzer

Otto Brenner Stiftung
Geschäftsführung

Jupp Legrand/Wolf Jürgen Röder

1. Einleitung

In der Medienberichterstattung sind die Folgen und Risiken der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise für die Automobilindustrie zahlreich und durchaus kontrovers beschrieben. Der >beabsichtigte< Verkauf von Opel und das unsägliche Hin und Her in den Verhandlungen hierüber sowie die Vielzahl an Meldungen über Kurzarbeit – im 1. Halbjahr 2009 war laut Ifo-Umfrage jeder zweite Beschäftigte in der Automobilindustrie von Kurzarbeit betroffen¹ – fanden große öffentliche Aufmerksamkeit. Gegenstand vieler Diskussionen war das Für und Wider der Umweltprämie und derzeit ist die öffentliche Berichterstattung von der Verlagerung der „C-Klasse“ im Daimler-Konzern aus Sindelfingen in die USA geprägt. „Die große Neuordnung“ lautet die Überschrift in der FAZ.NET² vom 10.12.2009 und beschreibt, wie die Karten zwischen den Global Playern der Automobilindustrie neu gemischt werden mittels Beteiligungen, Kooperationen und Übernahmen. Diese Veränderungen vollziehen sich zwar seit längerer Zeit, doch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise beschleunigt die rasanten Wandlungsprozesse und wirkt sich dabei auf die einzelnen Zweige der Automobilindustrie unterschiedlich aus.

Zwischen Politiker/innen, Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften gab und gibt es unterschiedliche Auffassungen über die Bedeutung der Branche für die Volkswirtschaft und damit auch kontroverse Ansichten über die Strategien zur Bewältigung der Krise. „Wir müssen diese Stärken erhalten und ausbauen. Und nicht darüber diskutieren, ob die Automobilindustrie in Deutschland eine systemische Branche ist“, so Berthold Huber, Erster Vorsitzender der IG Metall, auf der Automobil- und Zulieferkonferenz am 25.09.2009 in Berlin.³

Beschäftigungspolitisch ist die Automobilindustrie einer der wichtigsten Industriezweige in Deutschland. Im Jahr 2008 arbeiteten hier mehr als 730.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Voll- und Teilzeit, davon sind über hunderttausend weibliche Beschäftigte. Jeder siebte Arbeitsplatz in Deutschland hängt mit dieser Branche auf direkte oder indirekte Art und Weise zusammen.⁴

¹ Handelsblatt Online (2009).

² FAZ.NET (2009).

³ Vgl. Huber, B. (2009).

⁴ Vgl. VDA (2009).

Die vorliegende Expertise wurde unter dem Titel „**Der Wandel der Arbeitsverhältnisse in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie aus gleichstellungspolitischer Sicht**“ von der Otto Brenner Stiftung finanziell gefördert und entstand in Zusammenarbeit mit dem Funktionsbereich Frauen- und Gleichstellungspolitik der IG Metall. Sie beleuchtet die Beschäftigungssituation und -entwicklung der deutschen Automobilindustrie. Nach Geschlecht differenzierte Daten zur Beschäftigung werden aufbereitet und können den Akteurinnen und Akteuren als Informations- und Handlungsgrundlage zur Gestaltung der Arbeitsverhältnisse und der Arbeitsbedingungen in der Automobil(zuliefer)industrie dienen. Das Ziel, gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen für beide Geschlechter zu schaffen, macht es notwendig, die sich vollziehenden strukturellen Wandlungsprozesse in ihren geschlechtsspezifischen Wirkungen in den Blick zu nehmen und gleichstellungsorientiert zu gestalten.

Die Aufbereitung und Darstellung der Daten erfolgt im Wesentlichen entlang der Systematik der Beschäftigtenstatistik. Die Automobilindustrie wird darin unterschieden in drei Wirtschaftszweige: Erstens „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ (die Automobilhersteller bzw. Endhersteller), zweitens „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ (die Zulieferer) sowie drittens „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“ (die Karosseriehersteller), welche den kleinsten der drei Wirtschaftszweige darstellt. Die Datenanalysen erfolgen für alle drei Wirtschaftszweige gesondert, da sich unterschiedliche Entwicklungstendenzen feststellen lassen und sich die Erwerbstätigkeit von Frauen in den einzelnen Zweigen unterschiedlich entwickelt hat und heute darstellt.

Überwiegend beziehen sich die Daten auf das Jahr 2008, dabei handelt es sich um eine Aufbereitung der aktuellsten nach Geschlecht differenzierten Daten. Zeitnah sind die Angaben zu Umfang und Entwicklung der Kurzarbeit. Sie beziehen sich auf den Zeitraum Januar 2008 bis September 2009. Ein Verzeichnis des gesamten für diese Expertise verwendeten Daten- sowie Literaturmaterials findet sich in Kapitel 10. Ausgewählte Tabellen sind der Expertise in einem eigens angelegten Anhang beigelegt und bieten weitergehende Informationen.

Folgende Datenquellen bilden die Grundlage der hier vorgelegten Expertise:

Die Angaben zur **Arbeits- und Lebenssituation** von Beschäftigten in der Automobilindustrie beruhen auf einer umfassenden Sonderauswertung des Mikrozensus aus

dem Jahr 2006. Auch zur Einschätzung der Entwicklung der **befristeten Beschäftigung** wurden Daten aus Sonderauswertungen des Mikrozensus aus den Jahren 2006 und 2008 ausgewertet. Die Angaben zur **Arbeitszeit** sowie zur **Einkommenssituationen** beruhen auf Daten des Statistischen Bundesamtes Fachserie 16, Reihe 2.1 - Arbeitnehmerverdienste im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich für das 1. Quartal 2008. Darüber hinaus wurden Daten zur **Teilzeittätigkeit, Altersstruktur und Qualifikation** aus Sonderauswertungen der Bundesagentur für Arbeit verwendet. Statistische Angaben über Struktur und Entwicklung von **Minijobverhältnissen** gehen auf Angaben sowohl der Minijob-Zentrale als auch der Bundesagentur für Arbeit zurück. Diese Daten beruhen für die Jahre 2005 bis 2007 auf der Klassifizierung der Wirtschaftszweige nach WZ 2003. Nach dieser richten sich auch alle anderen in dieser Studie angeführten Datenbestände. Allerdings fand im Jahr 2008 eine umfangreiche Umstellung der amtlichen Statistik statt, durch die eine neue Einteilung der Wirtschaftszweige,- gruppen und -untergruppen erfolgte. Die bisher gültige WZ 2003 wird seit dem Stichtag 01.01.2009 offiziell nicht mehr verwendet und z.T. von den zuständigen Ämtern auch nicht mehr für das Jahr 2008 rückwirkend herausgegeben. Deshalb beruhen die Angaben der Minijob-Zentrale für die Jahre 2008 und 2009 auf der neuen Klassifikation der Wirtschaftszweige, der WZ 2008. Eine Vergleichbarkeit der Daten nach unterschiedlichen Klassifikationen ist insgesamt nur eingeschränkt möglich. Ebenso verhält es sich mit den in Kapitel 8 verwendeten Zahlen zur Kurzarbeit.

Die Datenlage zur Leiharbeit in der deutschen Automobilindustrie ist bis dato begrenzt. Einzig die IG Metall und der DGB bieten bislang erste Informationen an, jedoch werden keine wirtschaftszweig-, bzw. geschlechter- oder altersspezifischen Daten erhoben, so dass in der vorliegenden Kurzexpertise nur ein erster Überblick über Leiharbeit gegeben werden kann

Im Mittelpunkt der Expertise „**Der Wandel der Arbeitsverhältnisse in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie aus gleichstellungspolitischer Sicht**“ steht der sich kontinuierlich vollziehende Wandel der Arbeitsverhältnisse; Schlaglichter sind hier die Zunahme von Leiharbeit und befristeten Arbeitsverträgen. Aktuell verläuft die Debatte oftmals entlang des Begriffs der Prekarisierung, d.h. der Abkoppelung von immer mehr Menschen von gesicherten Arbeitsverhältnissen. Das Wachstum von atypischen und zum Teil prekären Arbeitsverhältnissen wurde vielfach un-

ter dem Stichwort der „Erosion des Normalarbeitsverhältnisses“ (Mückenberger 1985) diskutiert. Dabei blieb es jedoch empirisch stets umstritten, inwieweit dieses Normalarbeitsverhältnis tatsächlich in Auflösung begriffen ist. Aus der Perspektive der Geschlechterforschung am Arbeitsmarkt wurde zudem zu Recht darauf verwiesen, dass dieses Normalarbeitsverhältnis ohnehin vor allem die Erwerbsrealität von männlichen Arbeitnehmern repräsentiert und Frauen am Arbeitsmarkt schon immer weitaus seltener in „Normalarbeitsverhältnissen“ standen. Pointiert gesagt, ist die Erwerbsarbeit von Frauen traditionell von Merkmalen der Prekarität bestimmt. Ob und in welchem Umfang diese Trends auch die Beschäftigung von Frauen in den verschiedenen Zweigen der Automobilindustrie verändert haben, darüber gibt diese Expertise Auskunft.

Zur Einführung werden in Kapitel 2 schlaglichtartig die ökonomische Lage der deutschen Automobilindustrie sowie die wirtschaftsstrukturellen An- und Herausforderungen der Branche, die von der gegenwärtigen krisenhaften Entwicklung überlagert werden, skizziert. Denn die Automobilindustrie steckt nicht nur in einer tiefen Konjunkturkrise, sondern vor allem auch in einer Strukturkrise.

Die Entwicklung der Beschäftigung von Frauen und Männern steht im Mittelpunkt des dritten Kapitels. Es wird hier ein umfassender Überblick gegeben, wie sich die Beschäftigtenzahlen in den letzten Jahren in den einzelnen Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie entwickelt haben. Dabei wird deutlich, dass sich die unterschiedlichen Entwicklungen in den einzelnen Zweigen durchaus bedingen.

Kapitel 4 beleuchtet die Einkommenssituation von Frauen und Männern in der Automobilindustrie. Vergleiche innerhalb der Branche, in den einzelnen Leistungsgruppen, aber auch zu den Lohnverhältnissen in anderen Branchen bilden ein differenziertes Bild der ungleichen Lohnsituation zwischen den Geschlechtern.

Mit der Lebenssituation der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer befasst sich Kapitel 5. Hier werden Aspekte wie familiäre Verhältnisse, Erwerbstätigkeit der Partnerin/ des Partners, Schul- und Berufsabschluss der Beschäftigten sowie deren Staatsangehörigkeit und Wohnort jeweils spezifisch für Frauen und Männer in der Automobilindustrie, aber auch im Vergleich zu anderen Branchen dargestellt. Es zeigt sich, dass sich in der Automobilbranche die Situation der Frauen deutlich von der der

Männer unterscheidet, aber auch von der Situation weiblicher Beschäftigter aus anderen Branchen.

Kapitel 6 widmet sich der demographischen Entwicklung in den Belegschaften der Automobilindustrie. Wie auch in anderen Branchen wird anhand der Ergebnisse deutlich, dass sich die Belegschaften in einem deutlich abzeichnenden „Alterungsprozess“ befinden.

Mit dem darauf folgenden Kapitel 7 wird der besonders wichtige Aspekt des Wandels der Arbeitsverhältnisse und Arbeitszeiten in der Automobilindustrie aus gleichstellungspolitischer Perspektive analysiert. Hier stehen die Entwicklung von befristeten und unbefristeten Beschäftigungsverhältnissen, Teilzeitbeschäftigung, das Wachstum der Mini- und Midi-Job-Sektoren sowie die Bedeutungszunahme der Leih- bzw. Zeitarbeit als Ersatz für reguläre Arbeitsverhältnisse im Fokus der Betrachtung und Analyse.

Im Kapitel 8 wird auf die sich im Angesicht der Wirtschafts- und Finanzkrise rasante Entwicklung der Kurzarbeit bis September 2009 eingegangen. Der geschlechtsspezifische Blick auf die Daten zeigt hierbei, dass Kurzarbeit als Mittel zur Beschäftigungssicherung Männern und Frauen in der Automobilindustrie gleichermaßen zugute kam.

Im abschließenden Kapitel 9 liefert die hier vorliegende Expertise eine Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse aus den einzelnen Kapiteln und gibt Hinweise auf zentrale Aspekte, die bei der Entwicklung und Umsetzung gleichstellungspolitischer Strategien in der Automobilindustrie Berücksichtigung finden sollten. Damit bildet diese Expertise eine Grundlage für eine zielgerichtete und auf Chancengleichheit ausgerichtete Branchenpolitik in den Zweigen der Automobilindustrie.

Allerdings sind die Wandlungsprozesse in der Automobilhersteller- und -zulieferindustrie geprägt von einer großen Dynamik und die Aussichten und Entwicklungslinien sind teilweise beängstigend und gleichzeitig nur sehr schwer einschätzbar. Es gilt, diese aufmerksam zu beobachten und in Bezug auf ihre geschlechterpolitischen Implikationen zu analysieren, denn die Ausgangssituationen in den Zweigen der Automobilindustrie differieren nach Geschlecht – wie diese Expertise belegt – und der >Schutzschirm für Beschäftigte< muss weibliche und männliche Beschäftigte umfassen.

2. Schlaglichter der ökonomischen Lage in der Automobilindustrie

„Die Situation der Automobilindustrie ist so schwierig wie noch nie. Und die Krise kann nicht von heute auf morgen überwunden werden. Denn die Automobilindustrie ist sowohl von der Finanzmarkt-, der Konjunktur- sowie der Strukturkrise betroffen und diese verstärken sich gegenseitig“, so Berthold Huber, Erster Vorsitzender der IG Metall, auf der Automobil- und Zuliefererkonferenz am 25. März 2009.⁵ Dies sind ernste, aber angebrachte Worte im Lichte der momentanen Probleme, mit denen die Automobilindustrie und ihre Zulieferer konfrontiert sind.

Finanzmarkt- und Konjunkturkrise zeigen sich unter anderem sowohl durch den Rückgang der Nachfrage als auch des Produktionsniveaus. Dieses ist bei Automobilherstellern und -zulieferern insgesamt von August 2008 bis August 2009 um 22 Prozent gesunken.⁶ Der Einbruch in der Nachfrage ist vor allem durch den Rückgang des Exports bedingt. Denn rd. 70 Prozent der hergestellten Fahrzeuge werden ins Ausland geliefert. PKW-Neuzulassungen in Europa gingen zwischen Januar und Oktober um 5 Prozent zurück. Die Zahl der Neuzulassungen im außereuropäischen Ausland brach stärker ein, vor allem in Russland (- 50 Prozent), den USA (- 25 Prozent) und Japan (-12 Prozent). Dieser Rückgang konnte allerdings z.T. durch die allgemein gestiegene Nachfrage an Autos in China (+39 Prozent) und Indien (+11 Prozent) abgemildert werden.⁷ Die Nachfrage auf dem deutschen Inlandsmarkt verzeichnet bis August 2009 hingegen ein Plus von vier Prozent. Vor allem Produzenten von Kleinwagen profitierten von dieser Entwicklung. Fahrzeuge dieses Segments wiesen im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegene Anteile unter neu zugelassenen Fahrzeugen auf (Minis: +64,3 Prozent / Kleinwagen: +80,9 Prozent).⁸

Die von der IG Metall vorgeschlagene und politisch durchgesetzte Umweltprämie⁹ – bekannter unter der Bezeichnung Abwrackprämie – leistete einen zentralen Beitrag

⁵ Huber, B. (2009).

⁶ Vgl. Infografik extranet.igmetall.de (2009 b).

⁷ Vgl. IG Metall (2009c).

⁸ Vgl. ebd.

⁹ Die **Umweltprämie** (umgangssprachlich auch *Abwrackprämie*) war eine staatliche Prämie in Höhe von 2.500 Euro, die in Deutschland unter bestimmten Voraussetzungen gewährt wurde, wenn ein altes Kraftfahrzeug verschrottet und ein Neuwagen oder Jahreswagen zugelassen wurde. Die Prämie

zur gestiegenen Nachfrage auf dem Inlandsmarkt. Befürworter/innen heben hervor, dass durch die Umweltprämie der private Konsum gestützt, die Konjunktur angekurbelt und damit für viele Unternehmen der Automobilindustrie der Abschwung gebremst wurde. Zudem seien bis zu 200.000 Jobs durch die Umweltprämie gesichert worden. Allerdings wirkte sich dies nicht für alle Zweige und Segmente der Automobilindustrie gleichsam positiv aus. Hersteller von Premium- sowie Oberen Mittelklassewagen und LKW waren von sinkender Nachfrage in In- und Ausland stark betroffen. Der Anteil oberer Mittelklassewagen am deutschen Gesamt-PKW-Markt lag etwa im Oktober 2009 knapp 26 Prozent unter dem Wert von Oktober 2008. Die Produktion von LKW brach zwischen 2008 und 2009 um 57 Prozent ein. Dieser Rückgang war sowohl bedingt durch den Rückgang der Exportquote um 62 Prozent als auch durch die Abnahme der Neuzulassungen in Deutschland um 29 Prozent.¹⁰ Kritiker/innen der Umweltprämie führen deshalb ins Feld, dass sich die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise auf dem deutschen Automobil-Markt in 2010 noch deutlicher zeigen werden. Durch die Einführung der Umweltprämie sei der allgemeine Nachfrageeinbruch nur verzögert und die beschäftigungspolitischen Risiken in die Zukunft verschoben worden.

Deutlich zeigte sich in 2009 bereits, dass sich ein gesunkener Auftragseingang unterschiedlich auf Endhersteller sowie Zulieferer innerhalb der Automobilindustrie auswirkt. Während der Auftragseingang – nach rapiden Verlusten im letzten Quartal des Jahres 2008 – bei den Endherstellern in den Monaten Januar bis August 2009 wieder deutlich anstieg, fielen die Zuwächse bei den Zulieferern im gleichen Zeitraum geringer aus.¹¹ So waren und sind Unternehmen und Beschäftigte dieses Zweigs, in dem mehr als 40 Prozent der weiblichen Beschäftigten der Automobilindustrie tätig sind, besonders hart getroffen. „Nahezu jeder dritte Zulieferer kämpft ums Überleben“, so ein Branchenkenner im Interview mit Der Spiegel im Dezember 2009. Dies bedeute, dass in Automobilzulieferbetrieben etwa ein Drittel aller Beschäftigten um ihren Arbeitsplatz fürchten müssen.¹²

wurde 2009 im Rahmen des Konjunkturpakets II eingeführt. Sie wurde aus dem Investitions- und Tilgungsfonds finanziert, einem Sondervermögen des Bundes. Nach dem 2. September 2009 wurden keine Anträge mehr angenommen, weil die Finanzmittel erschöpft waren.

¹⁰ Vgl. IG Metall (2009c)

¹¹ Vgl. ebd.

¹² Pauly, Christoph in Spiegel 51/2009, S.80f.

In 2009 konnten Entlassungen im größeren Umfang in der Automobilindustrie mittels des Instruments Kurzarbeit verhindert werden. Auf Initiative der IG Metall erfolgte im Mai 2009 die Verlängerung der Bezugsdauer für das konjunkturelle Kurzarbeitergeld auf 24 Monate. Auch für das Jahr 2010 ist seit Ende November 2009 die Verlängerung des Kurzarbeitergelds von sechs auf 18 Monate festgesetzt und somit der Einsatz dieses wirksamen Instruments zur Beschäftigungssicherung auch über das Jahr 2010 hinaus gesichert. Die Zeit der Kurzarbeit kann und soll für Qualifizierung und Weiterbildung der Beschäftigten genutzt werden. Die Beschäftigungssicherung und die Weiterentwicklung der Qualifikationen bilden somit auch weiterhin eine bedeutsame Grundlage zur Bewältigung der Krise und des strukturellen Wandels.

Zwar rutschte die deutsche Autoindustrie auch nach dem Wiedervereinigungsboom ab 1993 in eine tiefe Rezession. Die dann folgenden Geschäftsjahre können allerdings wieder als wirtschaftlich erfolgreich charakterisiert werden und führten mit dazu, dass Deutschland in den letzten Jahren als Exportweltmeister bezeichnet wurde. So wuchs zwischen 2005 und 2007 der Umsatz der deutschen Automobilindustrie um insgesamt 5,9 Prozent, im reinen Industriegeschäft um 5 Prozent. Die operative Rendite der Konzerne verbesserte sich in 2007 im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 Prozentpunkte auf 8,5 Prozent.¹³ Der wesentliche Motor der positiven bundesdeutschen Entwicklung waren über einen langen Zeitraum die Hersteller von Kfz-Teilen und -Zubehör. Ihre Inlandsumsätze stiegen im Zeitraum von 1995 bis 2005 um 117,2 Prozent und die Auslandsumsätze um 126,8 Prozent. Insgesamt erwirtschaftete die deutsche Automobil-Zulieferbranche in 2007 somit 75,4 Mrd. Euro. In 2008 lag der Umsatz mit 72,2 Mrd. Euro etwas mehr als vier Prozent darunter. Trotzdem entsprach dieser Wert in etwa 40 Prozent des gesamten Branchenumsatzes.¹⁴

In 2008 behaupteten sich die Automobilhersteller und -zulieferer als Motor der deutschen Volkswirtschaft. Gut ein Fünftel des Gesamtumsatzes der deutschen Industrie entfiel auf diesen Wirtschaftszweig. Noch im Jahr 1998 waren es „nur“ knapp 16 Prozent. In 2008 wurden automobilerzeugnisse im Wert von etwa 180 Mrd. Euro exportiert und mit einem Wert von 78 Mrd. Euro importiert. Der Außenhandelsüber-

¹³ Vgl. Verband der Automobilindustrie (2009): Jahresbericht 2009: S. 269 ff.

¹⁴ Ebd.

schuss der Automobilindustrie erreichte damit über 100 Mrd. Euro und war somit gut doppelt so hoch wie zehn Jahre zuvor.¹⁵

Ein Erfolgsfaktor der deutschen Automobilindustrie war und ist die Forschung und Entwicklung. Allein dieser Bereich beschäftigte in 2007 rund 91.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zudem investierten die deutschen Automobil-Konzerne im selben Jahr rund 18 Mrd. in Forschung und Entwicklung. Das waren 16 Prozent mehr als im Vorjahr. Auch im Jahr 2008 haben die Unternehmen des deutschen Fahrzeugbaus 18,9 Milliarden für Forschung und Entwicklung verwendet und damit nochmals vier Prozent mehr als im Vorjahr.¹⁶ Konkreter Ausdruck für den Erfolg von Forschung und Entwicklung der deutschen Automobilbranche ist u.a. die Anmeldung von Patenten. Europaweit wurden zwischen 2002 und 2004 9.648 automobilbezogene Patente angemeldet, davon allein 6.117 in Deutschland. Dies ergibt eine jährliche Patentzahl von durchschnittlich 2.000 Stück. In 2008 konnten, trotz der angespannten Wirtschaftslage, sogar mehr als 3.500 Patente angemeldet werden. Das ist eine Steigerung von 75 Prozent zu den durchschnittlichen Zahlen der genannten Vorjahre.¹⁷

Die ökonomische Substanz der Automobilindustrie und der bisher erfolgreich eingesetzte »Schutzschirm für Beschäftigte« bilden eine „gute Ausgangslage“ für die arbeitsorientierte Gestaltung der strukturellen Herausforderungen, die von der akuten Finanz- und Wirtschaftskrise überlagert werden. Zu diesen strukturellen Herausforderungen zählen, dass seit Jahren – trotz guter allgemeiner Absatzentwicklungen – erhebliche Überkapazitäten in der Produktion bestehen. Die Symbolkraft des Autos für Status und Stellung in der Gesellschaft nimmt ab – gerade in der jungen Generation sowie den urbanen Mittelschichten. Das Ausmaß der Klimaveränderung, die Endlichkeit der fossilen Energieträger und das zunehmend einsetzende ökologische Bewusstsein breiterer Käuferschichten stellen neue Anforderungen an Forschung und Entwicklung sowie Produktion der Automobilindustrie. Im einzelnen stellen sich die strukturellen An- und Herausforderungen der Gegenwart und Zukunft wie folgt dar:

- **Technologische Innovationen:** Es werden Anstrengungen notwendig sein zur Reduzierung des Verbrauchs und zur Entwicklung neuer Antriebstechno-

¹⁵ Vgl. ebd.

¹⁶ Ebd.

¹⁷ Ebd.

logien (Stichwort: Elektroauto). Dies verändert die Wertschöpfung in der direkten Produktion. Für ein Auto mit Elektroantrieb wird kein Getriebe mehr gebraucht. Anbieter von Energie werden zu wichtigen Akteuren, wenn die Elektromobilität forciert wird.

- **Zunehmende Urbanisierung:** Sie verändert die Anforderungen an die Mobilität. Expertinnen und Experten erwarten, dass im Jahr 2030 rd. 60 Prozent der Weltbevölkerung in Millionen-Metropolen lebt. Heute sind es rd. 30 Prozent¹⁸. Zu beachten ist dabei, dass die Mobilitätsanforderungen nach Geschlecht und je nach persönlichen Lebenssituationen stark differieren.
- **Ökologische Innovationen:** Die Verringerung des CO₂-Ausstoßes ab dem Jahr 2015 auf 120 Gramm und ab dem Jahr 2020 auf durchschnittlich 95 Gramm, sind EU-weit als politisches Ziel definiert worden. Auch hier ist die Automobilindustrie durch weitere zielgerichtete Investitionen in Forschung und Entwicklung angehalten, ökologische Innovationen zu generieren und somit die Realisierung der politisch gesteckten Ziele zu unterstützen.
- **Veränderungen in den Zuliefer- und Abnehmerverflechtungen:** Die Zulieferer ersten Ranges haben bis zum Einsetzen der Krise zunehmend Aufgaben übernommen, die ursprünglich bei den Endherstellern lagen. Aufgrund dessen wurde prognostiziert, dass bis zum Jahr 2015 jeder durchschnittliche Pkw aufgrund des Out-Sourcing-Trends zu 80 Prozent aus Zulieferteilen bestehe. Im Zuge der Finanz- und Wirtschaftskrise haben sich allerdings auch gegenläufige Trends entwickelt. In-Sourcing, also die Wiedereingliederung bereits ausgelagerter Produktionsprozesse, wird verstärkt zur Wiederherstellung der Fertigungstiefe und damit auch zur Erhöhung der Auslastung in der Herstellerindustrie genutzt. Besonderes Augenmerk muss im Zuge dieser entgegengesetzten Entwicklungstrends dem stetigen Wandel in den Wertschöpfungsketten und den damit einhergehenden Auswirkungen auf die weiblichen und männlichen Beschäftigten in der Automobilindustrie gelten. Die Gestaltung der Arbeitsverhältnisse unter geschlechts- sowie wirtschaftszweigspezifischen

¹⁸ Vgl. Huber, B. (2009).

Aspekten muss hierbei dauerhaft Thema sein und durch stetige Neujustierung mit den aktuellen Entwicklungen Schritt halten.

Die IG Metall hat für den weiteren notwendigen strukturellen Wandel in der Automobilindustrie einen Branchenrat »Automobile Zukunft« vorgeschlagen. Dabei geht es um eine technologische, soziale und ökologische Gestaltung im Sinne der Menschen. In diesen Gestaltungsprozessen sind die Potenziale von Frauen – die zunehmend auch in den naturwissenschaftlichen Bereichen tätig sind und über die entsprechenden Qualifikationen verfügen, einzubringen. Es sind die nach Geschlecht differenzierten Bedürfnisse – beispielsweise nach Mobilität – aufzunehmen und es ist darauf hinzuwirken, dass eine gleichberechtigte Partizipation von Frauen in allen Bereichen der Wertschöpfungskette möglich ist.

3. Die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen in der Automobilindustrie

3.1 Beschäftigtenanteile und -entwicklung in der Automobilindustrie insgesamt

Mit mehr als 730.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Ende 2008 ist die Automobilindustrie einer der bedeutendsten Wirtschaftszweige in Deutschland. Ende Dezember 2008 waren dort insgesamt 628.333 Männer und 103.937 Frauen beschäftigt. Dies entspricht einem Anteil der männlichen Beschäftigten von 86 Prozent und der Frauen von 14 Prozent.

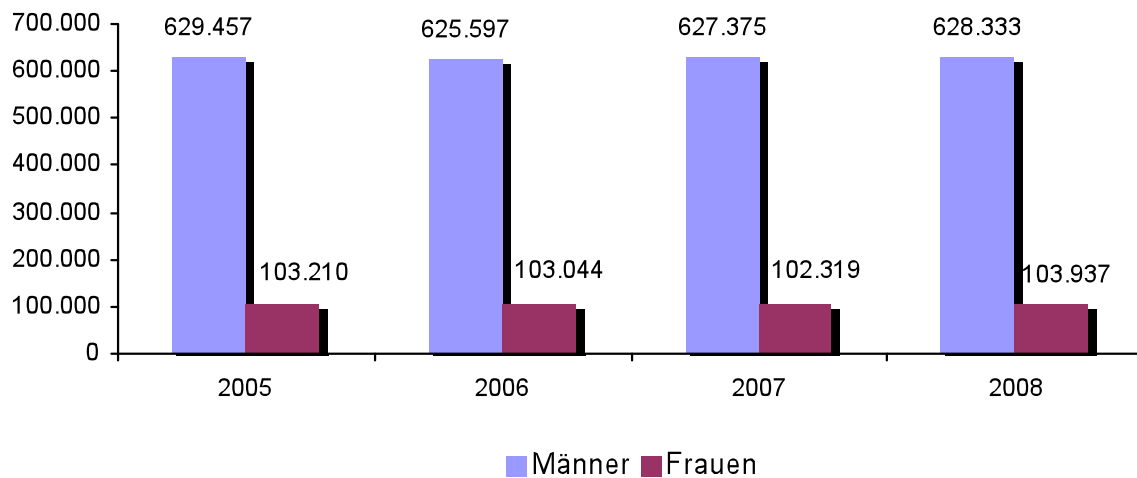
Tabelle 1: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Automobilindustrie insgesamt nach Geschlecht, 2005 bis 2008

	30.09.2005	30.09.2006	30.09.2007	31.12.2008
Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte insgesamt	732.667	728.641	729.694	732.270
davon Männer	629.457	625.597	627.375	628.333
davon Frauen	103.210	103.044	102.319	103.937

Quelle: Sonderauswertung des Statistischen Bundesamtes 2008 sowie 2009

Wie Tabelle 1 zeigt, ist von September 2005 bis September 2007 ein Beschäftigungsabbau von knapp 3.000 Stellen zu beobachten, von denen fast 900 die weiblichen Beschäftigten betrafen. Der Einbruch in der Beschäftigung vollzog sich vor allem zwischen 2005 und 2006. Zwischen 2006 und 2007 stieg die Gesamtzahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie wieder leicht an. Dieser Trend setzte sich im Jahr 2008 fort. Von den Zuwächsen zwischen 2006 und 2007 profitieren ausschließlich die männlichen Beschäftigten (+ 1.778 männliche Beschäftigte). Die Anzahl der weiblichen Beschäftigten nahm in dem gleichen Zeitraum weiter ab (- 725 weibliche Beschäftigte). In 2008 nahmen die Zahlen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sowohl bei den Männern (+ 0,15 Prozent) als auch bei den Frauen (+ 1,5 Prozent) zu. Die Zuwächse waren bei den Frauen nicht nur prozentual, sondern mit einem Plus von 1.618 neuen Beschäftigten auch in absoluten Zahlen stärker ausgeprägt als bei den Männern (958 neue Beschäftigte) (vgl. auch Abbildung 1).

Abbildung 1: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Automobilindustrie insgesamt nach Geschlecht, 2005 bis 2008¹⁹



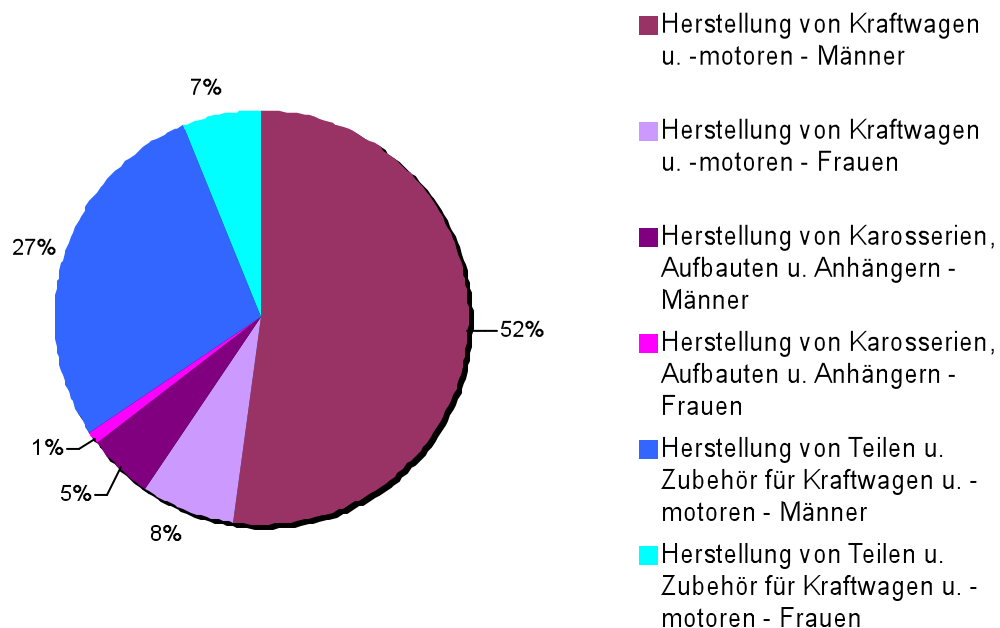
Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertungen des Statistischen Bundesamtes 2008 sowie 2009

3.2 Beschäftigtenanteile und -entwicklung in den einzelnen Wirtschaftszweigen

Wie verteilen sich nun die weiblichen und männlichen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf die einzelnen Wirtschaftszweige der Automobilindustrie? Betrachtet man die Verteilung der absoluten Beschäftigungszahlen aller Frauen und Männer aus dem Jahr 2008 (Abbildung 2), wird deutlich, dass der größte Wirtschaftszweig der Bereich „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ ist: 60 Prozent aller Beschäftigten der Automobilindustrie arbeiten hier, darunter acht Prozent Frauen und 52 Prozent Männer. Der Wirtschaftszweig „Herstellung von Teilen und Zubehör“ folgt direkt mit 34 Prozent aller Beschäftigten der Automobilindustrie, die sich aus sieben Prozent aller Frauen und 27 Prozent aller Männer in der Automobilindustrie zusammensetzen. Im kleinsten Wirtschaftszweig „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“ sind sechs Prozent aller Beschäftigten tätig, darunter ein Prozent Frauen und fünf Prozent Männer.

¹⁹ Die nachfolgenden Abbildungen beziehen sich auf das Datenmaterial in Tabelle 1 des Tabellenverzeichnisses: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in Teil- und Vollzeitbeschäftigung für die Jahre 2005 bis 2008 für die Automobil-Industrie gesamt, nach Geschlecht und Wirtschaftszweigen. Die kumulierten Werte aus Voll- und Teilzeitstellen ergeben dabei leicht abweichende Werte zu den Gesamtwerten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Tabelle 3 des Tabellenverzeichnisses. Die Abweichungen ergeben sich aus den unterschiedlichen Datensätzen der Bundesagentur für Arbeit.

Abbildung 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Jahr 2008 in den einzelnen Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie nach Geschlecht



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertung des Statistischen Bundesamtes 2009

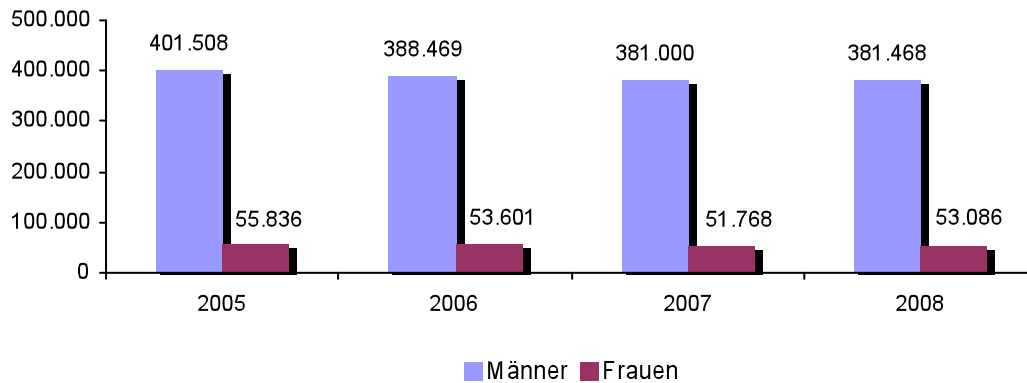
Betrachtet man nur die Gruppe der in der Automobilindustrie tätigen Frauen, so zeigt sich, dass 51 Prozent der Frauen bei Betrieben zur Herstellung von Kraftwagen und -motoren beschäftigt sind, 44 Prozent in Zulieferbetrieben und fünf Prozent bei Herstellern von Karosserien, Aufbauten und Anhängern.

Bei einem Blick auf die Anteile der Frauen an allen Beschäftigten in der jeweiligen Branche zeigt sich: Den höchsten Frauenanteil innerhalb der Automobilindustrie hat mit 18 Prozent der Wirtschaftszweig „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“, den niedrigsten der Zweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ mit einem Frauenanteil von knapp 12 Prozent. Der Wirtschaftszweig „Herstellung von Karosserien, Anbauten und Anhängern“ liegt mit einem Frauenanteil von 12,2 Prozent nur leicht darüber.

Die Beschäftigungsentwicklung in den einzelnen Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie verlief in den Jahren 2005 bis 2008 sehr unterschiedlich. Bei den Automobilherstellern ist zwischen 2005 und 2007 ein Rückgang zu verzeichnen, während in der Zulieferindustrie (sowohl im Zweig „Herstellung von Teilen und Zubehör“ als auch im Zweig „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“) ein Anstieg erfolgte. Es liegt nahe, dass diese Zuwächse u. a. auf die „Outsourcing-Strategien“ der

Automobilkonzerne, also der Auslagerung von Aufgabenbereichen von den Hersteller- hin zu den Zulieferbetrieben, zurückzuführen sind.

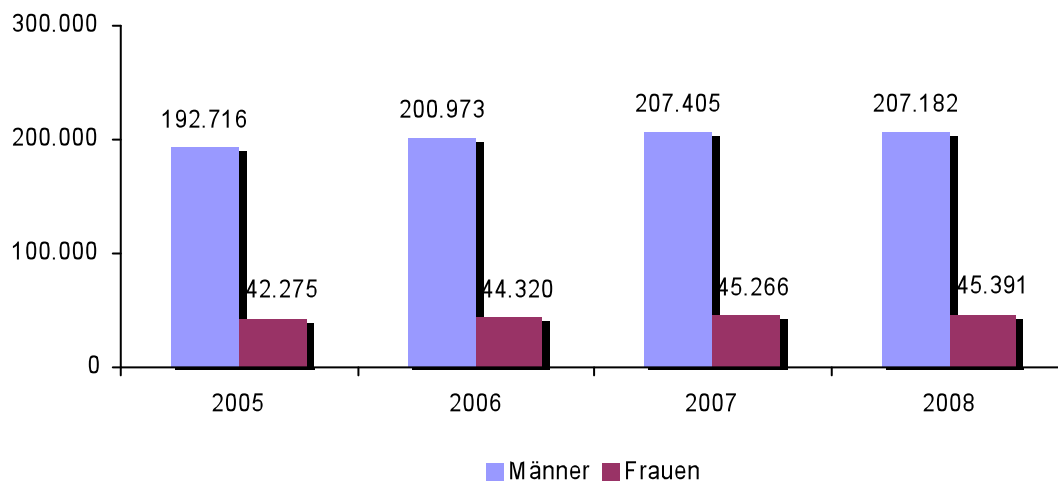
Abbildung 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte für den Wirtschaftszweig "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht, 2005 bis 2008



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertungen des Statistischen Bundesamtes 2008 sowie 2009

Ein deutlicher Anstieg der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung im Betrachtungszeitraum ist hingegen in den beiden anderen Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie, der „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ und der „Herstellung von Karosserien, Anhängern und Aufbauten“, festzustellen. Wie bereits erwähnt, spiegeln sich in dieser Entwicklung die Outsourcing-Tendenzen von der Endhersteller- in die Zulieferunternehmen innerhalb der Automobilbranche wider. Die Beschäftigtenentwicklung in den beiden Wirtschaftszweigen zwischen 2005 und 2008 verdeutlichen die Abbildungen 4 und 5.

Abbildung 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte für den Wirtschaftszweig "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen" nach Geschlecht, 2005 bis 2008

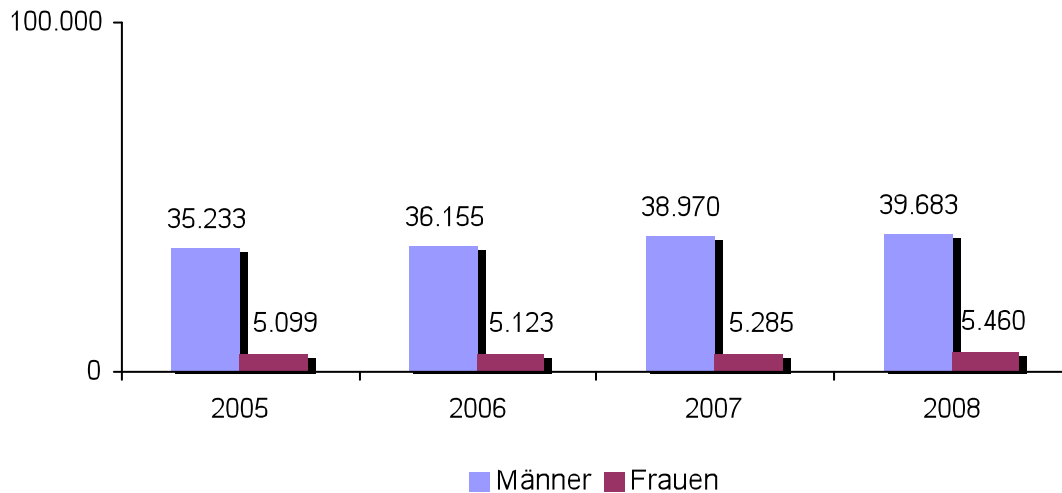


Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertungen des Statistischen Bundesamtes 2008 sowie 2009

Im Bereich „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen“ ist sowohl bei weiblichen als auch bei männlichen Beschäftigten ein Beschäftigtenzuwachs zwischen 2005 und 2007 zu beobachten. Der Anstieg bei den weiblichen Beschäftigten vollzieht sich allerdings von einem weitaus geringeren Niveau. In absoluten Zahlen betrachtet, zeigt sich ein deutlicher Zuwachs bei den Männern von fast 15 Tsd. Stellen und bei den Frauen von knapp drei Tsd. Stellen. Der Anstieg bei den Frauen ist in hohem Maße auf die Erhöhung der Teilzeitbeschäftigung zurückzuführen, wie in Kapitel 7.3 gezeigt wird. Im Jahr 2008 setzt sich die positive Beschäftigungsentwicklung bei den Frauen fort. Die Zuwächse sind mit einem Plus von 125 Beschäftigten allerdings im Vergleich zur Entwicklung der Vorjahre minimal. Bei den männlichen Beschäftigten zeigt sich ein leichter Beschäftigtenabbau von 223 Stellen. Diese Verluste sind im Vergleich zu den Zuwächsen der vorangegangenen Jahre doch eher gering.

Im Bereich „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“ zeigt sich die Entwicklung durchgängig positiv. Bei beiden Geschlechtern sind Beschäftigungszuwächse zu verzeichnen. Die Steigerungsrate fällt bei den Männern mit 4.450 Stellen bzw. 12,6 Prozent weitaus höher aus als bei den Frauen. Die Zahl der weiblichen Beschäftigten nahm im Vergleichszeitraum von 5.099 auf 5.460 Stellen nur um 361 Stellen bzw. 7 Prozent zu.

Abbildung 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2005 bis 2008 für den Wirtschaftszweig "Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern" nach Geschlecht



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertungen des Statistischen Bundesamtes 2008 und 2009

Abschließend lässt sich so für die gesamte Zulieferindustrie konstatieren, dass im Zeitraum von 2005 bis 2008 bei den männlichen Beschäftigten ein Zuwachs von 18.916 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zu verzeichnen ist. Dies entspricht einer Steigerung von 8,3 Prozent. Die Zahl der sozialversicherungspflichtigen weiblichen Beschäftigten nahm von 2005 bis 2008 um 3.477 zu. Dies entspricht einem prozentualen Zuwachs von 7,3 Prozent.

4. Die Einkommenssituation von Frauen und Männern in der Automobilindustrie

Die Daten zur Einkommenssituation in der Automobilindustrie beruhen zum einen auf einer Sonderauswertung des Mikrozensus 2006²⁰ und zum anderen auf der Datengrundlage der Fachserie 16 des Statistischen Bundesamtes.²¹ Die aus repräsentativen Stichprobenbefragungen erhobenen Mikrozensus-Daten²² geben Auskunft über die Höhe des monatlichen Nettoeinkommens (Mittelwert) im Jahr 2006 für Männer und Frauen in der Automobilindustrie im Vergleich zu Beschäftigten anderer Branchen.

Männer in der Automobilindustrie verdienen im Durchschnitt 2000,- Euro. Im Vergleich zu anderen Branchen ist die Höhe des monatlichen Nettoeinkommens damit um ca. 9,7 Prozent höher. Frauen verdienen im Vergleich zu den männlichen Beschäftigten in der Automobilindustrie durchschnittlich 645,- Euro weniger. Das ist knapp ein Drittel Unterschied im monatlichen Nettoeinkommen. Aus gleichstellungspolitischer Sicht müssen zwei Dinge festgehalten werden: Im Vergleich zu Kolleginnen aus anderen Branchen verdienen Frauen in der Automobilindustrie hiermit durchschnittlich ca. 270,- Euro mehr. Doch auch in dieser Branche verdienen Frauen insgesamt erheblich schlechter als Männer.

²⁰ Vgl. BIS Berliner Institut für Sozialforschung (2008).

²¹ Vgl. Statistisches Bundesamt (2008).

²² Der Mikrozensus ist die umfassendste statistische Erhebung zur Situation der Wohnbevölkerung in Deutschland. Sie wird jährlich durchgeführt und ergänzt die deutschlandweite Volkszählung. Im Gegensatz zu ihr ist der Mikrozensus aber keine Totalerhebung aller deutscher Haushalte, sondern umfasst nur 1 Prozent von diesen. So werden im Mikrozensus jährlich 390.000 Haushalte mit 830.000 Personen zu verschiedenen Aspekten ihrer Lebenssituation befragt. Die Auswahl der Haushalte ist repräsentativ und wird auf der Basis einer Flächenstichprobe durchgeführt, so dass die durch den Mikrozensus gewonnenen Daten für die gesamte Bevölkerung Deutschlands hochgerechnet werden können.

Tabelle 2: Branchenvergleich des monatlichen Nettoeinkommens im Jahr 2006 nach Geschlecht

		Mittelwert	Streuung
Beschäftigte in der Automobilindustrie	Männer	2000	1245
	Frauen	1355	971
Beschäftigte in anderen Branchen	Männer	1806	1595
	Frauen	1085	896

Quelle: BIS (2008): S. 10

Die Auswertung der Daten legt darüber hinaus folgendes offen: die Verdienstsituation für beide Geschlechter ist in der Automobilindustrie insgesamt besser als in anderen Branchen. Die Betrachtung der Höhe des monatlichen Nettoeinkommens nach Einkommensgruppen im Jahr 2006 im Vergleich zu Beschäftigten in anderen Branchen zeigt auf, dass über die Hälfte (60,6 Prozent) der beschäftigten Frauen zwischen 900,- Euro und 1.999,- Euro verdient. Die meisten Männer liegen mit ihrem Verdienst eine Gruppe höher: 54 Prozent verdienen zwischen 1.500,- Euro und 2.599,- Euro. Zudem sind bei den Männern mehr Spitzenverdiener (Einkommen über 3.200,- Euro) mit einem Prozentsatz von 11 Prozent zu finden als bei den Frauen mit einem prozentualen Anteil von 2,5 Prozent. Eine recht wahrscheinliche Erklärung dafür geht auf die männliche Besetzungspolitik von Managementpositionen in der Automobil- und Zulieferindustrie zurück. Frauen sind dafür aber – im Vergleich zu anderen Branchen – seltener in den niedrigsten Lohngruppen zu finden. Nur 23,9 Prozent der Frauen verdienen weniger als 900,- Euro monatlich. Demgegenüber sind dies in anderen Branchen 41,6 Prozent. Das entspricht einer Differenz von 17,7 Prozentpunkten.

Auch hier legt die Auswertung der Daten offen, dass die Verdienstsituation für beide Geschlechter in der Automobilindustrie insgesamt besser ist als in anderen Branchen, gleichwohl das Nettoeinkommen aber offensichtlich an die Kategorie Geschlecht gebunden bleibt.

Tabelle 3: Anteil der Beschäftigten (in %) in verschiedenen Einkommensgruppen (Nettoeinkommen), im Jahr 2008

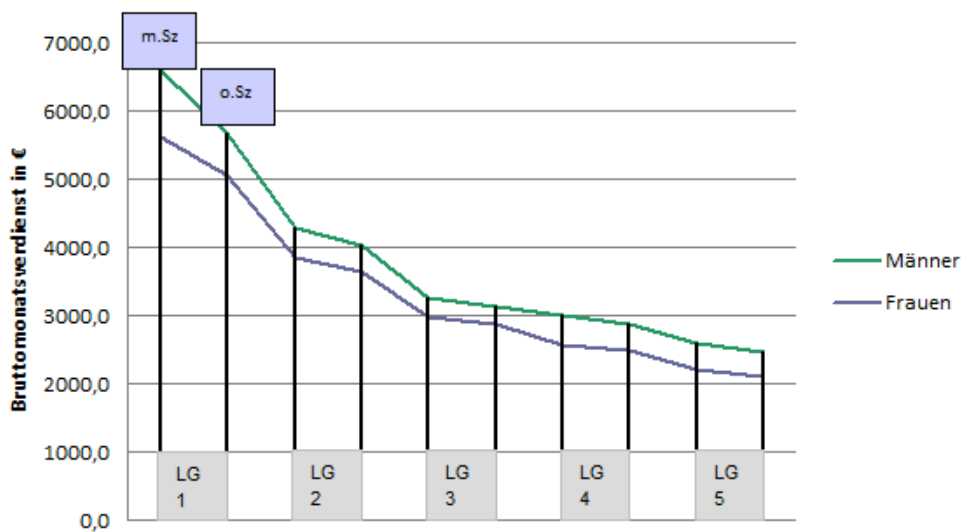
		Unter 500	500- 899	900- 1499	1500- 1999	2000- 2599	2600- 3199	Über 3200
Beschäftigte in der Automobilindustrie	Männer	2.3	4.7	18.8	29.5	24.5	9.2	11.0
	Frauen	8.1	15.8	37.6	23.0	10.3	2.7	2.5
Beschäftigte in anderen Branchen	Männer	6.6	8.2	28.7	22.1	16.1	7.3	10.9
	Frauen	18.9	22.7	35.1	13.3	5.9	2.1	2.0

Quelle: BIS (2008): S. 11

Die Daten des Statistischen Bundesamtes der Fachserie 16 bestätigen die Abhängigkeit der Einkommenssituation von der Kategorie Geschlecht in der Automobilindustrie. Die Spannweite der Bruttomonatsverdienste ohne Berücksichtigung der Sonderzahlungen in der gesamten Wirtschaftsklasse zur „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ macht deutlich, dass Frauen in den gleichen Leistungsgruppen (im Folgenden: LG) weniger verdienen.²³ So liegt der Verdienst in der höchsten Verdienstgruppe (LG 1) bei den Männern bei ca. 5.665,- Euro und bei den Frauen bei ca. 5.060,- Euro. Das ergibt eine Differenz in absoluten Zahlen von ca. 605,- Euro bzw. ca. 11 Prozent. In der niedrigsten Verdienstgruppe (LG 5) verdienen die Männer rund 2.459,- Euro und die Frauen rund 2.108,- Euro. Das entspricht einer Lohndifferenz von 351,- Euro, entsprechend ca. 14 Prozent.

²³ Die Einteilung der Arbeitnehmer/-innen in **Leistungsgruppen** durch destatis erfolgte für Analysezwecke. Sie zeigen eine grobe Abstufung der Arbeitnehmer/-innen-Tätigkeiten nach der Qualifikation. Das heißt an den jeweiligen Polen: der Leistungsgruppe 1 sind die am besten qualifizierten und der Leistungsgruppe 5 sind die am geringsten qualifizierten Mitarbeiter/-innen zugeordnet.

**Abbildung 6: Bruttomonatsverdienst mit und ohne Sonderzahlung für Wirtschafts-
klasse "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen" nach Geschlecht und Lei-
stungsgruppe**



Quelle: Statistisches Bundesamt 2008, Fachserie 16

LG = Leistungsgruppe/ m. Sz = mit Sonderzahlungen/ o. Sz = ohne Sonderzahlungen

Die Unterschiede im Bruttomonatsgehalt ohne Sonderzahlungen der LG 2 und LG 3 betragen gerundet 9 Prozent; die der LG 4 ca. 14 Prozent. Insgesamt zeigt sich, dass die Einkommensunterschiede ohne Sonderzahlungen an den „Polen“ - d.h. in den hoch qualifizierten und in den gering qualifizierten LG besonders hoch sind. Doch eine deutliche Differenz zwischen den Geschlechtern ist durchgängig in allen Leistungsgruppen zu konstatieren.

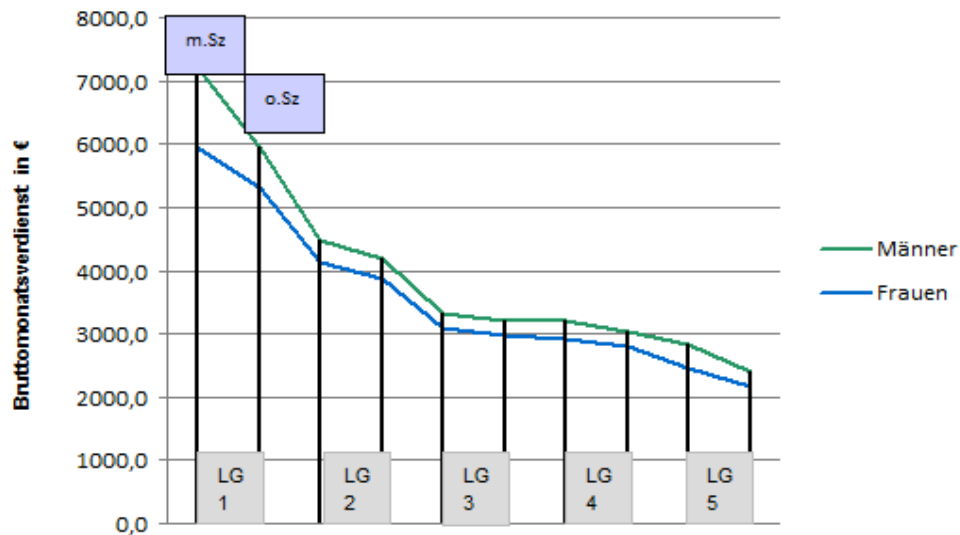
Abbildung 6 zeigt zudem auf, dass sich die Schere der Lohndifferenz im Bruttomonatsverdienst mit Sonderzahlungen²⁴ nochmals weiter öffnet. So verdienen Frauen in der LG1 inklusive Sonderzahlungen ca. 996,- Euro weniger als ihre männlichen Kollegen. Das Entgelt von Frauen ist damit ca. 15 Prozent niedriger als das der Männer. Auch in der LG 5 bleibt eine Lohndifferenz von ca. 14 Prozent (in absoluten Zahlen von 376,- Euro) bestehen. Die Unterschiede im Bruttomonatsgehalt mit Sonderzahlungen in der LG 2 betragen gerundet 10 Prozent, in der LG 3 9 Prozent und in der LG 4 ca. 15 Prozent.

²⁴ **Sonderzahlungen** sind in diesem Fall unregelmäßige, nicht jeden Monat geleistete Zahlungen, wie Urlaubs-, Weihnachtsgeld, Leistungsprämien, Abfindungen, Gewinnbeteiligungen, Prämien für Verbesserungsvorschläge, Vergütungen für Erfindungen oder der steuerliche Wert (geldwerte Vorteil) von Aktienoptionen.

Unter Berücksichtigung der Sonderzahlungen ergibt sich so also eine nochmals verstärkte monetäre Benachteiligung aufgrund des Geschlechts. Der Unterschied verstärkt sich in der obersten Einkommensstufe durch Sonderzahlungen um 4 Prozentpunkte, in der untersten allerdings nur um 0,2 Prozentpunkte. Somit ist die Differenz hier auch wieder von der Einkommensgruppe abhängig. In den Einkommensgruppen 2 bis 4 nehmen die Einkommensunterschiede zwischen Männern und Frauen durch Berücksichtigung von Sonderzahlungen zwischen 0,3 Prozentpunkte (LG 3) und 1,3 Prozentpunkte (LG 4) zu (vgl. auch Tabelle 10 im Anhang).

Die Wirtschaftsklassen zur „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ sowie „von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“ zeigen in der ersten Leistungsgruppe den höchsten Monatsverdienst mit und ohne Sonderzahlungen, sowohl bei den männlichen (ca. 7.211,- Euro/ca. 5.963,- Euro) als auch bei den weiblichen Beschäftigten (ca. 5.949,- Euro/ca. 5.306,- Euro) (vgl. Abbildung 7 auf der nächsten Seite). Hier ist die prozentuale Lohndifferenz zwischen den Geschlechtern in den Brutomonatslöhnen mit Sonderzahlungen ca. 18 Prozent und ohne Sonderzahlungen 11 Prozent hoch. Neben dem de facto geringeren Verdienst weiblicher Beschäftigter in derselben Leistungsgruppe trifft sie also zudem eine weitere monetäre Benachteiligung bei den Sonderzahlungen. Diese beträgt in LG 1 etwa 7 Prozentpunkte. Die doppelte Benachteiligung zieht sich durch alle Leistungsgruppen hindurch. So beträgt die Entgeltdifferenz zwischen den Geschlechtern in der LG 5 mit Sonderzahlungen ca. 13 Prozent und ohne Sonderzahlungen 9 Prozent.

Abbildung 7: Bruttomonatsverdienst mit und ohne Sonderzahlungen in den Wirtschaftsklassen "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren"/"Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern" nach Geschlecht und Leistungsgruppe



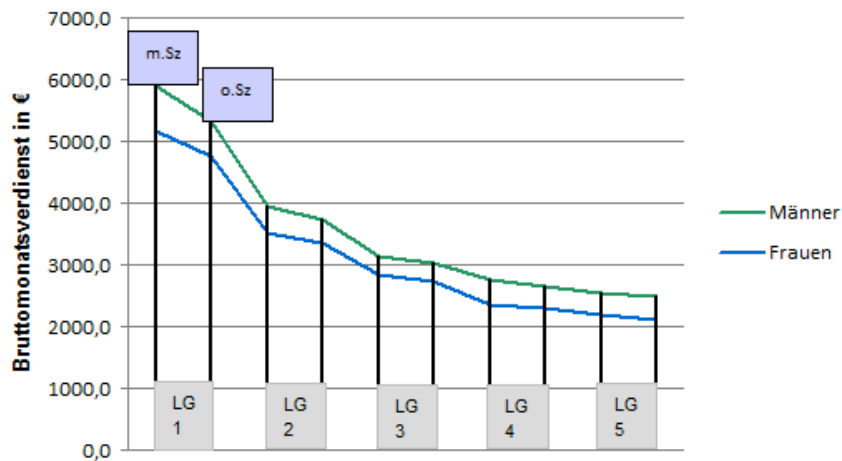
Quelle: Statistisches Bundesamt 2008, Fachserie 16

In der Wirtschaftsklasse zur Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (Zulieferer) ist auffällig, dass das Lohnniveau im Vergleich zu den vorherigen Wirtschaftsklassen geringer ist. Es zeigt sich, dass bei den Automobilherstellern, bei denen in den letzten Jahren die Beschäftigung rückläufig war, die Verdienste höher sind als im Wirtschaftszweig der Zulieferindustrie, bei dem Zuwächse zu verzeichnen waren. Dies unterstreicht die bereits eingangs geäußerte Annahme, dass sich hier die Outsourcing-Strategien widerspiegeln und Kostengründe dafür ausschlaggebend zu sein scheinen.

Gleichwohl lässt sich feststellen, dass in diesem Wirtschaftszweig die Lohndifferenz unter Einbezug der Sonderzahlungen in der LG 1 zwischen den Geschlechtern geringer ausfällt (vgl. Abbildung 8 auf der nächsten Seite): Der Bruttomonatsverdienst beträgt mit Sonderzahlungen für Männer ca. 5.898,- Euro und ohne ca. 5.328,- Euro. Die Frauen verdienen im Vergleich dazu ca. 5.171,- Euro und ca. 4.750,- Euro. Die Lohndifferenz zwischen den männlichen und weiblichen Beschäftigten im Bruttomonatsverdienst mit Sonderzahlungen beträgt in etwa 12 Prozent. Ohne Sonderzahlung beträgt sie ca. 11 Prozent. Dennoch: In den unteren Entgeltsegmenten – hier sei beispielhaft die LG 5 herangezogen – verdienen Frauen einschließlich Sonderzahlun-

gen in etwa 14 Prozent weniger als Männer. Ohne Sonderzahlungen ist ihr Bruttoeinkommen sogar um ca. 15 Prozent geringer.

Abbildung 8: Bruttomonatsverdienst mit und ohne Sonderzahlungen der Wirtschaftsklasse "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht und Leistungsgruppe



Quelle: Statistisches Bundesamt 2008, Fachserie 16

LG = Leistungsgruppe/ m.SZ = mit Sonderzahlungen/ o.SZ = ohne Sonderzahlungen Lebenssituation

5. Lebenssituation

Im Folgenden soll auf die Lebenssituation von Beschäftigten in der Automobilindustrie eingegangen werden und sowohl ein Vergleich zwischen Frauen und Männern innerhalb der Branche als auch mit Beschäftigten anderer Branchen gezogen werden. Dabei rücken Aspekte wie familiäre Verhältnisse, Erwerbstätigkeit der Partner, Bildungs- und Berufsabschlüsse, Staatsangehörigkeit und Wohnort der Beschäftigten in den Mittelpunkt der Betrachtung. Aus der Analyse der Lebenssituation wird deutlich, dass sowohl ein brancheninterner Unterschied zwischen Frauen und Männern als auch ein Unterschied der Situation von Beschäftigten der Automobilindustrie im Vergleich zu anderen Branchen besteht.

5.1 Familiäre Verhältnisse

Die familiären Verhältnisse von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in der Automobilindustrie unterscheiden sich in den meisten Aspekten nicht grundlegend von der Lebenssituation von Beschäftigten in anderen Branchen. Die Mehrheit lebt mit Partnerinnen bzw. Partnern (70,8 Prozent der Männer und 64,6 Prozent der Frauen) sowie minderjährigen Kindern im Haushalt. So leben 42 Prozent der männlichen Beschäftigten der Automobilbranche mit minderjährigen Kindern im Haushalt; 9,5 Prozent haben Kinder unter 3 Jahren. Bei den weiblichen Beschäftigten leben 32,1 Prozent mit minderjährigen Kindern zusammen; 6,5 Prozent haben Kinder unter 3 Jahren. Männliche Beschäftigte leben also im Vergleich mit ihren Kolleginnen deutlich häufiger (7,9 Prozentpunkte Differenz) mit minderjährigen Kindern im Haushalt. Ebenso sieht es bei einem Vergleich mit Kollegen aus anderen Branchen aus: Die Differenz liegt bei 6,2 Prozentpunkten. Frauen in der Automobilindustrie haben insgesamt etwas seltener als weibliche Beschäftigte anderer Branchen minderjährige Kinder (Frauen Automobil: 32,1 Prozent; andere Branchen: 34,8 Prozent); dafür liegt der Anteil der Frauen mit Kindern unter 3 Jahre in diesem Arbeitsbereich (6,5 Prozent) fast doppelt so hoch als in den anderen Branchen (3,5 Prozent).

Tabelle 4: Kinder im Haushalt (in %)

		Kinder unter 18 Jahre	Kinder unter 3 Jahre
Beschäftigte der Automobilindustrie	Männer	42,0	9,5
	Frauen	32,1	6,5
Beschäftigte anderer Branchen	Männer	35,8	7,3
	Frauen	34,8	3,5

Quelle: BIS (2008): S. 13

Dies kann damit zusammenhängen, dass es einen höheren Anteil von Arbeitnehmerinnen im Alter der „Hauptfamilienphase“ gibt als in anderen Branchen (vgl. Kapitel Altersstruktur). Die etwas geringere Zahl an weiblichen Beschäftigten, die insgesamt mit Kindern in einem Haushalt lebt, kann hingegen darauf hinweisen, dass sich hier die fehlende Flexibilität der Arbeitszeiten, die die Vereinbarkeit von Familie und Beruf erschwert, niederschlägt. Als einen weiteren Hinweis hierauf könnten auch die Zahlen der in der Automobilindustrie allein lebenden Frauen mit und ohne Kinder gedeutet werden: Die Zahl der allein lebenden Frauen mit Kindern liegt 0,5 Prozentpunkte unter, derjenigen ohne Kinder 0,9 Prozentpunkte über dem übrigen Branchendurchschnitt. Auffällig ist zudem, dass deutlich mehr Arbeitnehmerinnen mit Partner, aber ohne Kinder leben (Automobilbranche: 40,8 Prozent; andere Branchen: 38,6 Prozent). Hingegen leben männliche Beschäftigte in der Automobilindustrie generell häufiger als in anderen Branchen mit Partnerin, aber auch speziell mit Partnerin und Kindern zusammen: 38,3 Prozent lebt in einer solchen Familienform, wohingegen dies nur für 31,6 Prozent der männlichen Beschäftigten anderer Branchen gilt. Wie das Kapitel über Einkommensunterschiede zeigt und wie auch die Wissenschaftler der BIS-Studie erklären, hängt dies mit folgendem Faktor zusammen: Männer in der Automobilbranche sind – im Vergleich mit ihren Kolleginnen, aber auch im Vergleich zu Beschäftigten anderer Branchen ökonomisch vergleichsweise gut gestellt. Die materielle Basis ermöglicht ihnen eher das „Familienernährer-Modell“, wie die Daten zur Erwerbstätigkeit der Lebenspartnerinnen und Lebenspartner im nächsten Abschnitt zeigen.

Tabelle 5: Allein/ in einer Partnerschaft Lebende mit/ohne Kinder (in %)

		allein lebend		Mit Partner	
		ohne Kinder	mit Kindern	Ohne Kinder	mit Kindern
Beschäftigte der Automobilindustrie	Männer	25,3	3,9	32,5	38,3
	Frauen	27,2	8,2	40,8	23,8
Beschäftigte anderer Branchen	Männer	28,5	4,4	35,4	31,6
	Frauen	26,3	8,7	38,6	26,1

Quelle: BIS (2008): S. 12

5.2 Erwerbstätigkeit des Partners bzw. der Partnerin

Die vergleichsweise gute ökonomische Stellung der männlichen, aber auch weiblichen Beschäftigten in der Automobilbranche, die sich anscheinend positiv auf die Anzahl an Haushalten mit Kindern auswirkt, hat vermutlich auch Einfluss auf die Berufstätigkeit der Lebenspartnerinnen und Lebenspartner. So ist der Anteil der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit einer/einem nicht erwerbstätigen Lebenspartnerin bzw. Lebenspartner in der Automobilbranche höher als in anderen Wirtschaftssektoren.

Abbildung 9: Berufstätigkeit des Partners

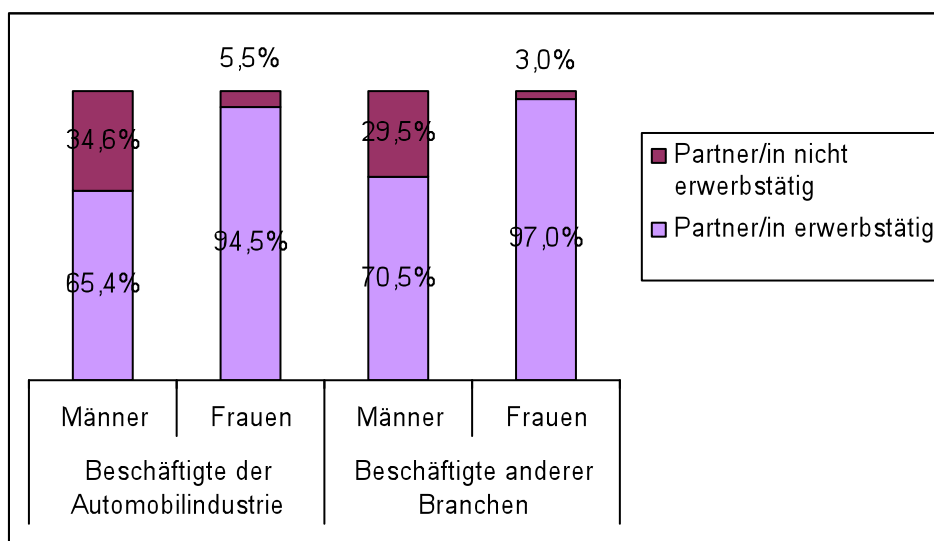


Diagramm: Wert.Arbeit GmbH (Berlin); Datenquelle: BIS (2008): S. 14

34,6 Prozent der männlichen Beschäftigten haben eine Partnerin, die nicht berufstätig ist (andere Branchen: 29,5 Prozent). Bei den weiblichen Beschäftigten liegt der Anteil mit 5,5 Prozent zwar deutlich unter dem bei den männlichen Beschäftigten, aber immerhin fast doppelt so hoch wie in den übrigen Branchen (3 Prozent).

5.3 Schulabschluss der Beschäftigten

Beschäftigte der Automobilindustrie haben allgemein einen deutlich niedrigeren Schulabschluss als Beschäftigte anderer Branchen. Fast die Hälfte der männlichen Beschäftigten (47,3 Prozent) hat als höchsten Schulabschluss einen Hauptschulabschluss, ebenso knapp zwei Fünftel der weiblichen Beschäftigten (37,6 Prozent). In den anderen Branchen liegt diese Quote mit 34,8 Prozent männlichen Beschäftigten mit Hauptschulabschluss um 12,5 Prozentpunkte niedriger. Bei den weiblichen Beschäftigten beträgt die entsprechende Zahl 27,9 Prozent und liegt damit um 9,7 Prozentpunkte niedriger als in der Automobilindustrie. Auf Grundlage dieser Werte sowie den Zahlen der männlichen und weiblichen Beschäftigten mit Fachhochschulreife bzw. Abitur lässt sich sagen, dass Frauen in der Automobilindustrie generell ein höheres Bildungsniveau haben als ihre männlichen Kollegen, auch wenn sie im Vergleich zu weiblichen Beschäftigten anderer Branchen schlechter abschneiden.

Tabelle 6: Schulabschluss der Beschäftigten im Branchenvergleich

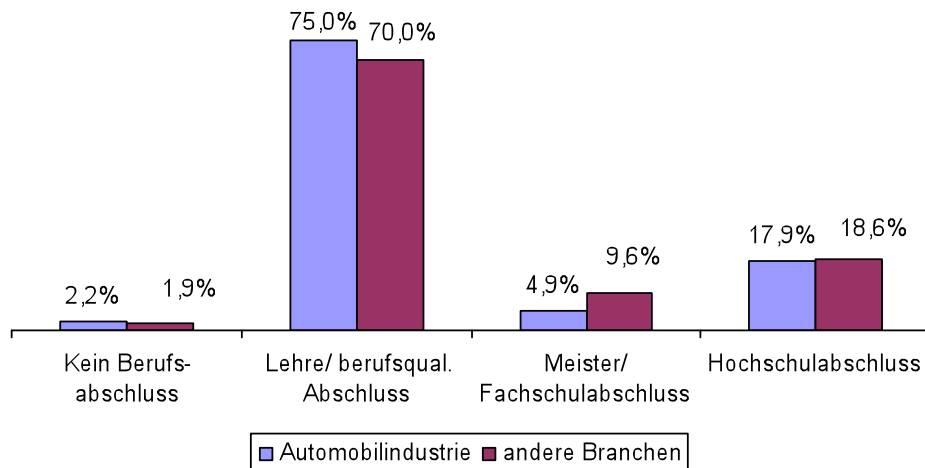
		Hauptschule	Realschule / POS	Hochschulreife
Beschäftigte der Automobilindustrie	Männer	47,3	28,1	24,6
	Frauen	37,6	35,9	26,5
In anderen Branchen Beschäftigte	Männer	34,8	32,6	32,6
	Frauen	27,9	41,4	30,7

Quelle: BIS (2008): S. 16

Ebenso gestaltet sich das Bild in Bezug auf den höchsten Berufsabschluss der Beschäftigten. In der Automobilbranche arbeiten allgemein mehr Beschäftigte ohne Berufsabschluss oder mit einer abgeschlossenen Lehre/einem berufsqualifizierenden Abschluss als in anderen Branchen. Der Anteil der Beschäftigten mit Hochschulabschluss ist geringer als in anderen Wirtschaftszweigen. Betrachtet man nur die Au-

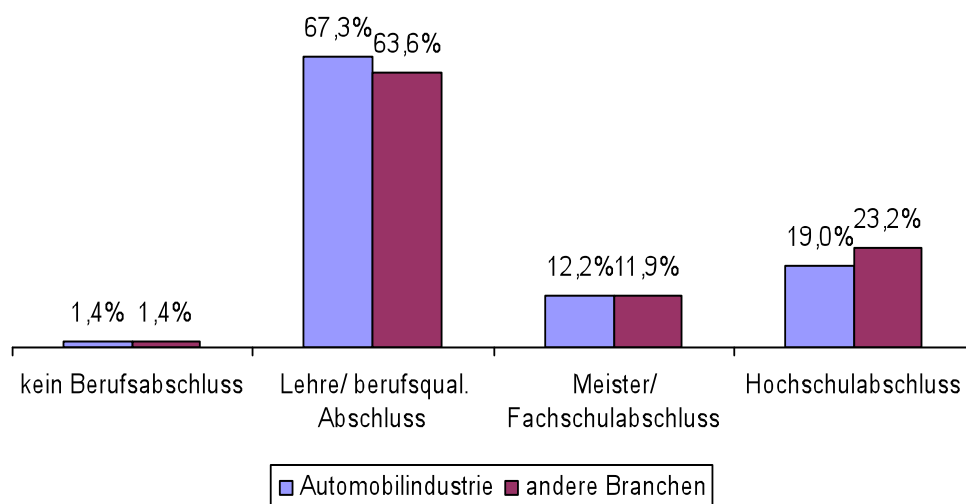
tomobilindustrie besteht auch hier wieder ein Unterschied zwischen Frauen und Männern: Weibliche Beschäftigte haben häufiger als männliche keinen Berufsabschluss (Männer: 1,4 Prozent; Frauen: 2,2 Prozent). Genauso haben Frauen in der Automobilindustrie seltener einen Hochschulabschluss als Männer (Männer: 19 Prozent; Frauen: 17,9 Prozent).

Abbildung 10: Berufsabschlüsse Frauen im Branchenvergleich



Graphik Wert.Arbeit GmbH (Berlin); Datenquelle: BIS (2008): S. 17

Abbildung 11: Berufsabschlüsse Männer im Branchenvergleich



Graphik Wert.Arbeit GmbH, (Berlin); Datenquelle: BIS (2008): S. 17

Das Fazit hieraus ist: Frauen in der Automobilindustrie haben im Vergleich zu weiblichen Beschäftigten anderer Branchen, gemessen an den Schulabschlüssen und den Berufsabschlüssen, ein niedrigeres Bildungsniveau. Im Vergleich zu ihren männli-

chen Kollegen haben sie zwar häufiger einen berufsqualifizierenden Abschluss, aber seltener einen hohen Berufsabschluss wie z.B. einen Meisterbrief oder einen Hochschulabschluss.

Insgesamt haben sowohl die überwiegende Mehrheit der weiblichen als auch der männlichen Beschäftigten eine abgeschlossene Berufsausbildung. Die „klassischen“ Facharbeiter bilden somit die Mehrheit der Beschäftigten.

5.4 Staatsangehörigkeit der Beschäftigten

In der Automobilindustrie arbeiten mehr Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die keine deutsche Staatsangehörigkeit haben als in anderen Branchen. Wie die unten folgende Tabelle zeigt, haben 12,2 Prozent der männlichen und 11,9 Prozent der weiblichen Beschäftigten keine deutsche Staatsangehörigkeit. In den übrigen Branchen liegt der Anteil unter den Arbeitnehmern bei 7,8 Prozent, unter den Arbeitnehmerinnen bei 6,8 Prozent. Dies hängt damit zusammen, so die Wissenschaftler der BIS-Studie, dass besonders die Automobilindustrie und hier insbesondere die Großbetriebe in den 1960er und 1970er Jahren von dem „Gastarbeiterzuwachs“ Deutschlands profitierte. Dieser schlägt sich auch heute noch in den genannten Zahlen nieder, verliert aber seine Ausprägung, da immer mehr der ehemaligen „Gastarbeiter“ nun das Rentenalter erreichen und aus dem Berufsleben ausscheiden.

Tabelle 7: Staatsangehörigkeit der Beschäftigten im Branchenvergleich (in %)

		Deutsch	andere
Beschäftigte der Automobilindustrie	Männer	87,8	12,2
	Frauen	88,1	11,9
Beschäftigte anderer Branchen	Männer	92,2	7,8
	Frauen	93,2	6,8

Quelle: BIS (2008): S. 15

5.5 Wohnort der Beschäftigten

Trotz genereller Verlagerungstendenzen der Produktionsstätten in den 1990er Jahren in die neuen Bundesländer und aktuell auch noch stärker in den osteuropäischen und asiatischen Raum, leben immer noch 90,3 Prozent der männlichen und 89,8 Prozent der weiblichen Beschäftigten der deutschen Automobilindustrie in den alten Bundesländern. Ihre Wohnortkonzentration auf den Westen Deutschlands ist damit ausgeprägter als in anderen Branchen wie die folgende Tabelle zeigt.

Tabelle 8: Wohnort der Beschäftigten im Branchenvergleich (in %)

		ABL	NBL
Beschäftigte der Automobilindustrie	Männer	90,3	9,7
	Frauen	89,8	10,2
Beschäftigte anderer Branchen	Männer	83,5	16,5
	Frauen	82,7	17,3

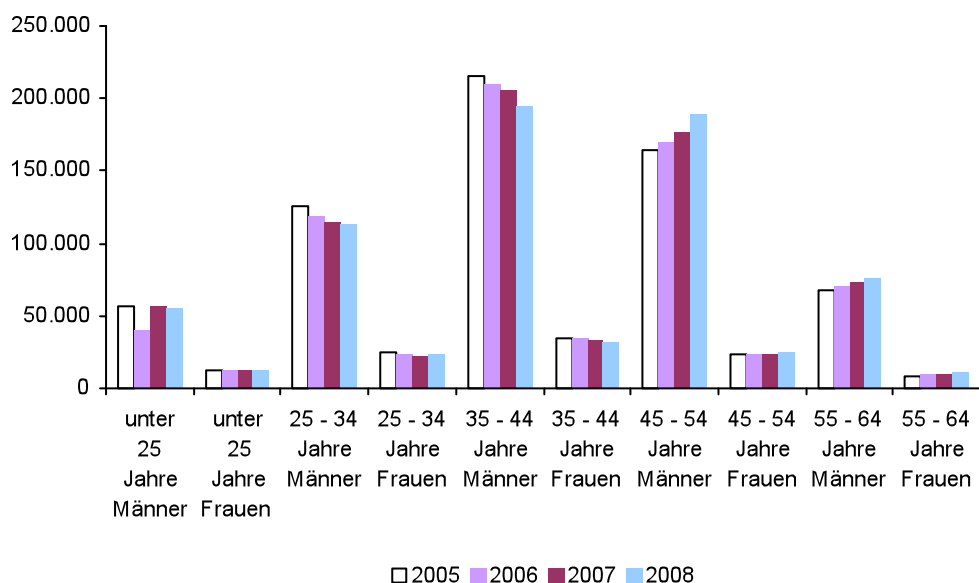
Quelle: BIS (2008): S. 15

6. Die Altersstruktur in der Automobilindustrie

6.1 Die Altersstruktur in der Automobilindustrie insgesamt

In Deutschland – wie in den meisten anderen Industrienationen – zeichnet sich in den letzten Jahren deutlich ein demografischer Wandel der Gesellschaft ab. Dieser zeigt sich auch unter den Beschäftigten in der Automobilindustrie. Auch hier tritt – verdeutlicht durch die Entwicklung zwischen 2005 und 2008 (vgl. Abbildung 12) – das Phänomen älter werdender Belegschaften zu Tage. 2008 bildeten zwar die 35- bis 44-Jährigen immer noch die größte Gruppe der Beschäftigten. Bei den männlichen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten waren es fast 31 Prozent; bei den Frauen 30,6 Prozent aller Beschäftigten. Diese Altersgruppe hat allerdings bei beiden Geschlechtern in den Jahren 2005 bis 2008 stetig abgenommen.

Abbildung 12: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Automobilindustrie insgesamt nach Geschlecht und Alter, 2005 bis 2008



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertungen des Statistischen Bundesamtes 2008 sowie 2009

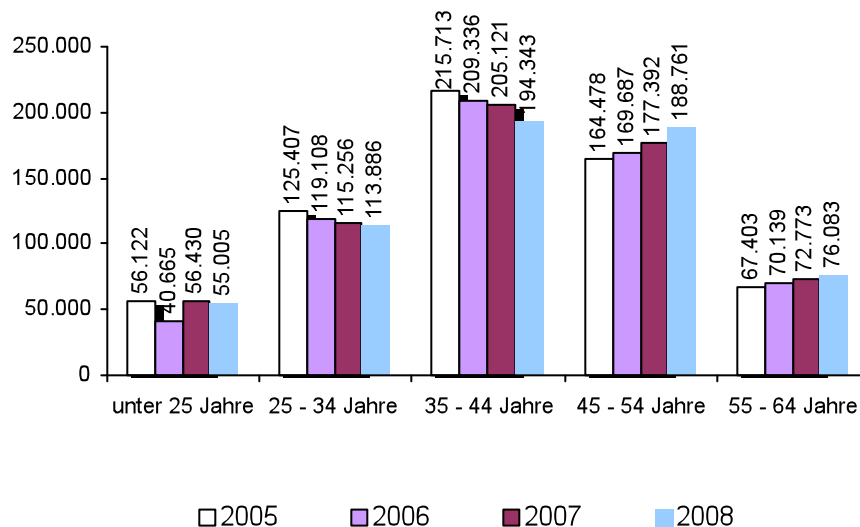
Die Beschäftigtenzahlen in den Altersgruppen ab 45 bis 64 Jahre – bezogen auf beide Geschlechter – nehmen hingegen zu. So stellt die Altersgruppe der 45- bis 54-jährigen Personen im Jahr 2008 die zweitgrößte Beschäftigtengruppe dar. Bei den Frauen ist ihr Anteil zwischen 2005 und 2008 auf 24,5 Prozent und bei den Männern

auf 30 Prozent angestiegen. Leichte Beschäftigtenzunahmen sind auch bei der Gruppe der 55- bis 64-jährigen Frauen und Männer zu verzeichnen.

Differenzierter stellt sich die Struktur bei der jungen Personengruppe der unter 25-Jährigen dar. Bei den Frauen ist ihre Anzahl im Beobachtungszeitraum fast konstant geblieben und bildet mit knapp 12,5 Prozent die kleinste weibliche Beschäftigtengruppe. Bei den jungen Männern unter 25 Jahre gab es von 2005 auf 2006 gravierende Einbrüche. Im Jahr 2007 stieg die Beschäftigtenzahl wieder deutlich an, im Jahr 2008 sank sie leicht ab (vgl. auch Abbildung 13). Insgesamt stellten Männer unter 25 Jahre allerdings nur 8,8 Prozent aller männlichen Beschäftigten dar (Stichtag 31.12.2008).

Abbildungen 13 und 14 zeigen noch einmal die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen in den einzelnen Altersgruppen getrennt nach Frauen und Männern auf.

Abbildung 13: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Männer in der Automobilindustrie insgesamt nach Altersgruppen, 2005 bis 2008



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertungen des Statistischen Bundesamtes 2008 sowie 2009

Die überwiegende Mehrheit der weiblichen als auch männlichen Beschäftigten ist im Jahr 2008 zwischen 35 und 54 Jahre alt und befindet sich somit in der „rush-low“-Lebensphase. Ihr Anteil an allen Beschäftigten der Branche macht bei den Frauen 55 Prozent, bei den Männern sogar 60 Prozent aus.

Abbildung 14: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Frauen in der Automobilindustrie insgesamt nach Altersgruppen, 2005 bis 2008



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertungen des Statistischen Bundesamtes 2008 sowie 2009

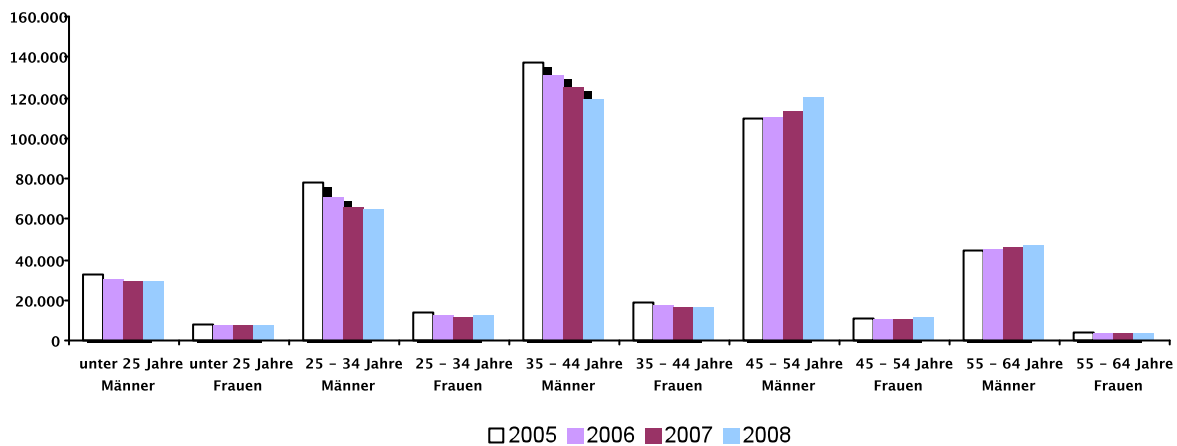
6.2 Die Altersstruktur von Frauen und Männern in den einzelnen Wirtschaftszweigen

Die detaillierte Betrachtung der einzelnen Wirtschaftszweige zeigt ein differenziertes Bild der Altersentwicklung der Beschäftigten. Bei den Endherstellern von Automobilen (Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“) nimmt die junge Beschäftigtengruppe bis 25 Jahre ab. Auch in den dann folgenden Altersgruppen (25 bis 34 Jahre und 35 bis 44 Jahre) sind bei beiden Geschlechtern deutliche Rückgänge zu verzeichnen. Dies stützt die These des Arbeitsplatzabbaus bzw. der Arbeits(platz)verlagerung im Zuge gezielten Outsourcings u. a. in die Zulieferzweige der Automobilindustrie.

In den höheren Altersgruppen ab 45 Jahre sind bei den männlichen Beschäftigten Zuwächse zu verzeichnen. Bei den weiblichen Beschäftigten bewegt sich die Beschäftigtenzahl hingegen auf relativ konstantem Niveau. Dies zeigt, dass sich im Endherstellerezweig ein allgemeiner Alterungsprozess der Beschäftigten bei sinkender Zahl jungen Nachwuchses vollzieht. Bei Männern ist dies deutlicher ausgeprägt als bei Frauen (vgl. hierzu auch Tabelle 3 im Anhang). Sollten sich diese Entwicklungen

weiter fortsetzen, führt dies dazu, dass sich die Zahl der Beschäftigten unter 45 Jahre und die der über 45-Jährigen immer stärker angleicht – mit negativen Konsequenzen für eine langfristige Fachkräftesicherung.

Abbildung 15: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Wirtschaftszweig "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht und Alter, 2005 bis 2008

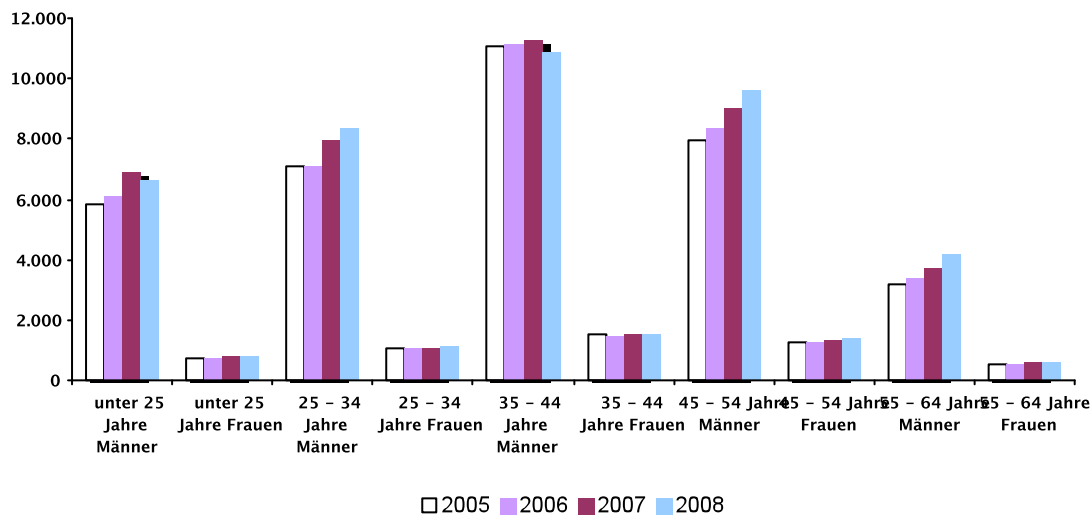


Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertungen des Statistischen Bundesamtes 2008 sowie 2009

Die Entwicklungen in den Zulieferzweigen der Automobilindustrie weisen sowohl Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede, verglichen mit dem Endherstellungszweig, auf. Gemeinsam ist allen drei Wirtschaftszweigen der allgemeine Alterungsprozess innerhalb der Belegschaften. Allerdings zeigen sich zwischen 2005 und 2007 in den Zulieferzweigen in der Altersgruppe bis 44 Jahre im Gegensatz zum Endherstellungszweig Beschäftigtenzuwächse. Dies stützt die bereits angeführte These der Arbeitsplatzverlagerung. So hat der Zulieferzweig „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“ Beschäftigtenzuwächse v. a. in der Gruppe der unter 25-Jährigen, der Gruppe der 25- bis 34-Jährigen sowie der 45- bis 54-Jährigen zu verzeichnen. Dabei betrifft die Zunahme der Beschäftigung vornehmlich die Männer. Bei den Frauen bleiben die Beschäftigtenzahlen auf relativ konstantem Niveau bzw. steigen nur geringfügig an. Eine Abweichung von diesem Trend zeigt sich allerdings 2008. Die Zahl der unter 25-Jährigen sowie der 35- bis 44-Jährigen sinkt bei den männlichen Beschäftigten, bei den Frauen steigt sie nur minimal (vgl. auch Tabelle 3 im Anhang). Dies zeigt, dass mit Beginn der Krise keine/nur wenige neue junge Arbeitskräfte eingestellt wurden.

Abbildung 16: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Wirtschaftszweig „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“ nach Geschlecht und Alter, 2005 bis 2008

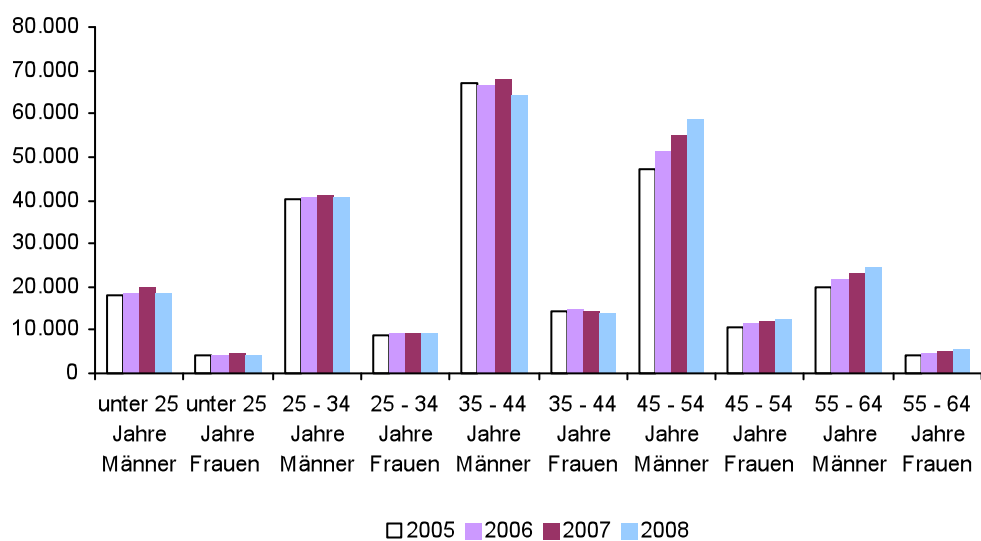
Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertungen des Statistischen Bundesamtes 2008 sowie 2009



Der Zulieferzweig „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ weist ebenfalls bis zum Jahr 2007 eine Zunahme der Beschäftigten in allen Altersgruppen auf. Die Zunahmen sind für männliche Beschäftigte deutlich stärker ausgeprägt als für weibliche Beschäftigte. Dies betrifft allerdings auch die Altersentwicklung innerhalb des Wirtschaftszweigs. So ist die Zunahme der männlichen Beschäftigten zwischen 45 und 54 Jahre sowie zwischen 55 und 64 Jahre stärker ausgeprägt als die der weiblichen Beschäftigten. Deutlich wird hier aber – genau wie im Wirtschaftszweig „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“ – dass der allgemeine Alterungsprozess der Beschäftigten nicht dieselben Ausmaße zunimmt wie in der Automobil-Endherstellerindustrie.

Zum Stichtag 31.12.2008 zeigen sich in den Altersgruppen bis 44 Jahre durchgehend Beschäftigtenverluste. Eine Ausnahme bildet die Altersgruppe der 25- bis 34-jährigen Frauen. Hier sind die Zuwächse allerdings nur minimal (vgl. auch Tabelle 3 im Anhang). Auch hier kann wieder ein einsetzender krisenbedingter Einstellungsstopp für den Rückgang der Zahlen in den jüngeren Altersgruppen angenommen werden.

Abbildung 17: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Wirtschaftszweig "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht und Alter, 2005 bis 2008



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin); Quelle: Sonderauswertungen des Statistischen Bundesamtes 2008 sowie 2009

7. Die Arbeitsverhältnisse in der Automobilindustrie

Zwar herrschen in der Automobilindustrie noch immer tarifvertraglich sehr gut abgesicherte Arbeitsbedingungen, aber auch in diesem Wirtschaftsbereich weitete sich die Erosion von „Normalarbeitsverhältnissen“ aus. Im Folgenden wurde deshalb ein genauerer Blick auf die Arbeitszeiten der Beschäftigten in der Automobilindustrie, die Entwicklung von befristeten und unbefristeten Beschäftigungsverhältnissen sowie auf die Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung geworfen. Darüber hinaus wurden die allgemein boomenden Arbeitnehmergruppen der Mini- und Midijobberinnen und Mini- und Midijobber als auch der Leih- und Zeitarbeitskräfte in Bezug auf ihre Bedeutung für die Automobilindustrie und ihren Einfluss auf Beschäftigten- und Beschäftigungsstruktur in diesem Wirtschaftszweig analysiert. Die gewonnenen Ergebnisse bestätigen, dass sich in der Automobilindustrie – wenn auch nicht im gleichen Maße wie in anderen Branchen – ein zunehmender, allgemeiner schleichender Wandel der Arbeitsverhältnisse abzeichnet, von dem Frauen und Männer in unterschiedlichem Ausmaß betroffen sind.

7.1 Arbeitszeiten in der Automobilindustrie

Die Automobilindustrie ist ein sehr traditioneller Arbeitsbereich, betrachtet man die Branche unter dem Aspekt der wöchentlichen Arbeitszeit. Die Vollzeiterwerbstätigkeit stellt immer noch den überwiegenden Normalfall dar. Wie die Ergebnisse einer Sonderauswertung der Mikrozensus-Befragung aus dem Jahr 2006 durch das Berliner Institut für Sozialforschung zeigen, wird Teilzeitbeschäftigung von einem geringen Teil der Beschäftigten ausgeübt, auch wenn es hier deutliche Geschlechterdifferenzen gibt. Nur sieben Prozent der männlichen Befragten gaben an, in Teilzeit zu arbeiten, aber 24,7 Prozent der befragten Frauen. Somit liegt die Teilzeitquote der Frauen nach den Befragungsergebnissen des Mikrozensus mehr als drei Mal so hoch wie die der Männer. Zu geringeren Teilzeitquoten, sowohl bei Frauen als auch Männern, kommt die Totalerhebung aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten durch die Bundesagentur für Arbeit. Was die Unterschiede zwischen männlicher und weiblicher Teilzeitquote betrifft, sind die Befragungsergebnisse des Mikrozensus aber mit den Ergebnissen der Bundesagentur für Arbeit (BA) vergleichbar, wie die Darstellung in

Kapitel 7.3 zeigt. Auf diese wird auch, aufgrund der größeren Genauigkeit, in der abschließenden Zusammenfassung in Kapitel 8 Bezug genommen.

Die männlichen Beschäftigten arbeiten nach den Ergebnissen der Mikrozensusbefragung im Schnitt 37,9 Stunden in der Woche. Das sind gut drei Stunden weniger als ihre Kollegen in anderen Branchen. Bei den weiblichen Beschäftigten ist es genau umgekehrt: Durchschnittlich arbeiten sie 33,8 Stunden, ihre Kolleginnen aus anderen Branchen hingegen nur 30,1 Stunden. Dies hängt mit der – im Vergleich zu anderen Branchen – geringen Zahl weiblicher Teilzeitbeschäftigter in der Automobilindustrie zusammen: mit 24,7 Prozent der weiblichen Beschäftigten, die angaben in Teilzeit zu arbeiten, liegt das Befragungsergebnis mehr als 20 Prozent unter dem gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt (46,6 Prozent weibliche Teilzeitbeschäftigte).

Tabelle 9: Beschäftigungsform (Voll-/ Teilzeit) im Branchenvergleich nach Geschlecht

		Vollzeit	Teilzeit
Beschäftigte der Automobilindustrie	Männer	93,0	7,0
	Frauen	75,3	24,7
Beschäftigte anderer Branchen	Männer	90,7	9,3
	Frauen	53,4	46,6

Quelle: BIS (2008): S. 6

Die Gründe für ein Teilzeitbeschäftigungsverhältnis variieren ebenfalls – sowohl im Vergleich von Frauen und Männern als auch zu Beschäftigten anderer Branchen. 27,5 Prozent der Männer in der Automobilindustrie gaben in der Mikrozensusbefragung an, eine Teilzeittätigkeit auszuüben, weil sie keine Vollzeitstelle erhalten hatten. In anderen Branchen gaben dies 33 Prozent der männlichen Beschäftigten als Grund an. Bei den weiblichen Beschäftigten in der Automobilindustrie gaben diesen Grund nur sieben Prozent der Befragten an, wohingegen 19 Prozent der weiblichen Beschäftigten anderer Branchen das Nichtvorhandensein einer Vollzeitstelle als Auslöser anführten. Am häufigsten nannten Frauen in der Automobilindustrie familiäre

Gründe für eine Teilzeittätigkeit. 46,4 Prozent gaben dies als Auslöser an; in anderen Branchen hingegen „nur“ 37,5 Prozent.²⁵

Insgesamt wirkt sich die geringere Zahl der Teilzeitbeschäftigten auf die durchschnittliche Differenz der wöchentlichen Arbeitszeit von männlichen und weiblichen Beschäftigten in der Automobilbranche aus: Sie unterscheidet sich hier nur um 4,1 Stunden, während sie in anderen Branchen um durchschnittlich 10,2 Stunden differiert. Ebenso gibt es Unterschiede zwischen den Geschlechtern und im Vergleich zu anderen Branchen, wenn es um die Streuung der geleisteten wöchentlichen Arbeitszeit geht. So kann die wöchentliche Arbeitszeit der männlichen Beschäftigten in der Automobilindustrie um +/- 5,6 Stunden von der durchschnittlichen Arbeitszeit abweichen, die der weiblichen Beschäftigten um +/- 8,9 Stunden, wie die nachfolgende Tabelle 10 zeigt. Auch im Vergleich zu anderen Branchen sind die Abweichungen insgesamt geringer – sowohl bei den Frauen als auch Männern.

Tabelle 10: Durchschnittliche Arbeitszeit (in Stunden) im Branchenvergleich nach Geschlecht

		Mittelwert	Abweichung vom Mittelwert (+/-)
Beschäftigte der Automobilindustrie	Männer	37,9	5,6
	Frauen	33,8	8,9
Beschäftigte anderer Branchen	Männer	40,3	11,1
	Frauen	30,1	13,1

Quelle: BIS (2008): S. 9

Ein großes Manko besteht in Bezug auf die Flexibilität der Arbeitszeit. Die Branche ist geprägt und – im Vergleich zu anderen Branchen – stark bestimmt von strikt geregeltem Schichtdienst. Fast 41 Prozent der männlichen Beschäftigten arbeiten im Schichtwechsel, im Gegensatz zu 14 Prozent der männlichen Beschäftigten aus anderen Branchen. Auch Frauen arbeiten doppelt so häufig im Schichtdienst wie ihre Kolleginnen aus anderen Branchen: 27,6 Prozent der weiblichen Beschäftigten

²⁵ Vgl. BIS Berliner Institut für Sozialforschung (2008): S. 7.

wechseln die Arbeitszeit regelmäßig, hingegen nur 12,5 Prozent der Frauen in anderen Wirtschaftszweigen.

Tabelle 11: Beschäftigte nach Arbeitszeitform und Geschlecht im Branchenvergleich

		Schichtarbeit	Andere Arbeitszeitformen
Beschäftigte der Automobilindustrie	Männer	40,7	59,3
	Frauen	27,6	72,4
Beschäftigte anderer Branchen	Männer	14,1	85,9
	Frauen	12,5	87,5

Quelle: BIS (2008): S. 11

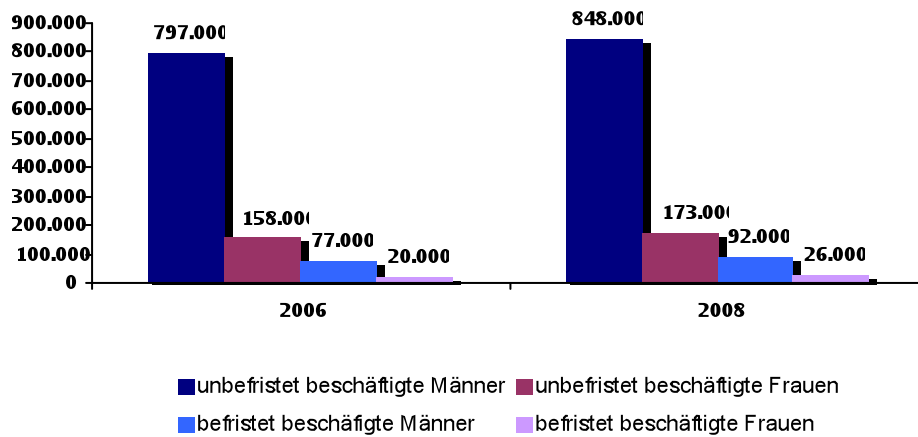
Dies hat Auswirkungen auf die generelle Vereinbarkeit von Familie und Beruf für Frauen in der Automobilindustrie. Es kann auch erklären, warum sie die Ausübung einer Teilzeitbeschäftigung häufiger als andere weibliche Beschäftigte mit persönlichen und familiären Gründen begründen.

7.2 Befristete und unbefristete Beschäftigung in der Automobilindustrie

7.2.1 Befristete und unbefristete Arbeitsverhältnisse in der Automobilindustrie insgesamt

Befristete Beschäftigungsverhältnisse nehmen in der Automobilindustrie keine ausgeprägte, allerdings eine wachsende Bedeutung ein. Dies lässt sich zumindest auf Basis eines Vergleichs der Daten aus dem Mikrozensus 2006 und 2008 schlussfolgern. Im Jahr 2006 gab es in der Automobilindustrie nach Angaben des Mikrozensus 97.000 befristete Beschäftigungsverhältnisse. Dies waren 9,2 Prozent aller Beschäftigten in der Automobilindustrie. 77.000 von ihnen waren männlich, 20.000 weiblich. Der Anteil der Frauen an allen befristet Beschäftigten lag bei 20,6 Prozent und damit höher als der Frauenanteil an allen Beschäftigten (laut Mikrozensus: 16,9 Prozent; vgl. Tabelle 7 im Anhang). Frauen waren somit im Jahr 2006 im Verhältnis zu ihrem Beschäftigtenanteil stärker von Befristungen betroffen als männliche Beschäftigte.

Abbildung 18: Befristete und unbefristete Beschäftigung in der Automobilindustrie insgesamt nach Geschlecht, 2006 sowie 2008



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertung des Mikrozensus 2006 und 2008

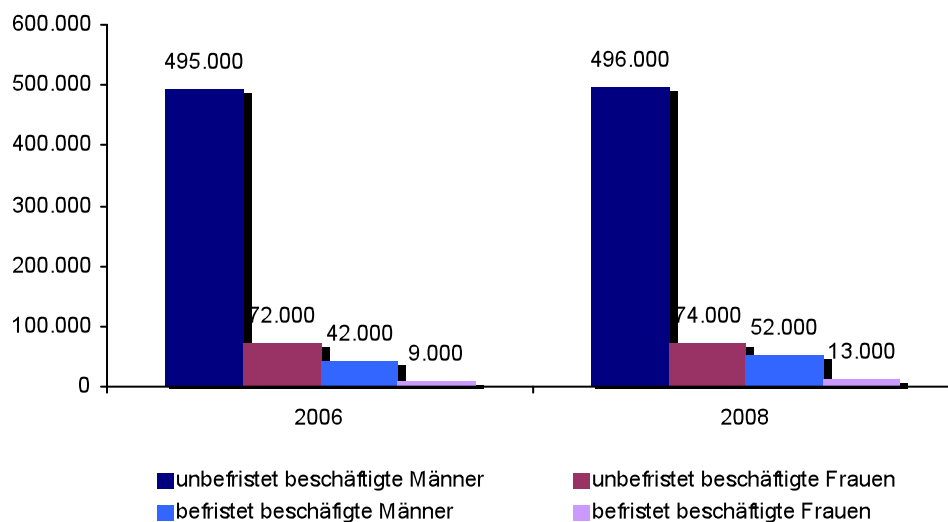
Bis zum Jahr 2008 stieg die Zahl der unbefristeten sowie befristeten Beschäftigten in der Automobilindustrie deutlich an (vgl. Abbildung 18). 848.000 männliche und 173.000 weibliche Beschäftigte standen in einem unbefristeten, 92.000 Männer und 26.000 Frauen in einem befristeten Arbeitsverhältnis. Unter männlichen Beschäftigten lag der Zuwachs an befristeten Beschäftigungsverhältnissen damit bei knapp 19,5 Prozent, unter weiblichen Beschäftigten bei sogar 30 Prozent. Frauen waren demnach prozentual stärker von der Zunahme befristeter Beschäftigungsverhältnisse betroffen als Männer. Ihr Anteil an allen befristet Beschäftigten stieg zudem auf 22 Prozent an. Somit lag er auch 2008 über dem Frauenanteil an allen Beschäftigten (laut Mikrozensus: 17,5 Prozent; vgl. Tabelle 7 im Anhang). Auch in 2008 sind Frauen somit im Vergleich zu ihrem Anteil an allen Beschäftigten stärker von Befristungen betroffen als männliche Beschäftigte.

7.2.2 Befristete und unbefristete Arbeitsverhältnisse in den einzelnen Wirtschaftszweigen

Differenziert nach den einzelnen Wirtschaftszweigen in der Automobilindustrie zeigt sich folgendes Bild der befristeten Beschäftigungsverhältnisse: Im Zweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ waren 2006 sowie 2008 die meisten befristet Beschäftigten tätig. In 2006 waren dies rund 52 Prozent, im Jahr 2008 sogar 55 Prozent aller befristet Tätigen. Eine deutliche Zunahme dieser Beschäftigungsform ist

zu beobachten. Die Zahl der männlichen befristet Tätigen stieg zwischen 2006 und 2008 um knapp 24 Prozent, die der weiblichen nahm sogar um knapp 45 Prozent zu. Frauen waren damit deutlich stärker von der Zunahme dieser Beschäftigungsform betroffen als Männer. Zudem sind sie sowohl in 2006 als auch 2008 stärker von Befristungen betroffen (2006: 17,6 Prozent / 2008: 20 Prozent), als es ihrem Anteil an allen Beschäftigten entspricht (2006: 13,1 Prozent, 2008: 13,7 Prozent; vgl. Tabelle 7 im Anhang).

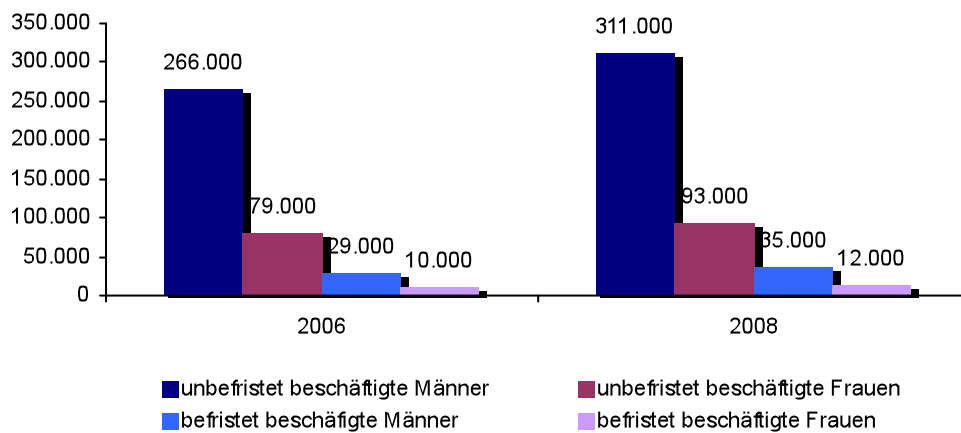
Abbildung 19: Befristete und unbefristete Beschäftigung im Wirtschaftszweig "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht, 2006 sowie 2008



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertung des Mikrozensus 2006 und 2008

Etwas anders zeigt sich der Trend im Wirtschaftszweig „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“. Im Jahr 2006 waren hier insgesamt 39.000 Beschäftigte in befristeten Arbeitsverhältnissen tätig. Etwas mehr als ein Viertel von ihnen waren weiblich (25,6 Prozent). Bis zum Jahr 2008 nahm auch hier die Gesamtzahl der befristet Tätigen zu und zwar um 8.000. Der Frauenanteil blieb dabei allerdings fast gleich (25,5 Prozent). Doch Frauen waren auch hier etwas stärker von Befristungen betroffen, als es ihrem Anteil an allen Beschäftigten entspricht (laut Mikrozensus 2006: 23,2 Prozent, 2008: 23,3 Prozent).

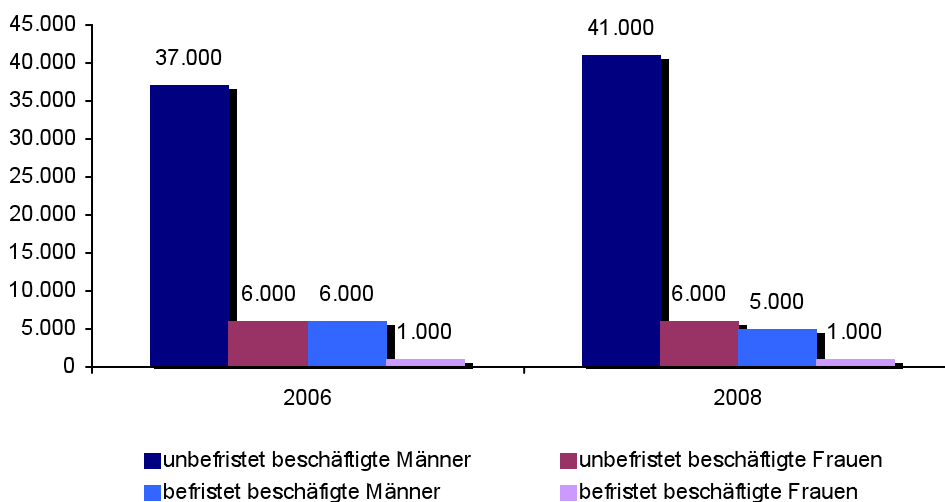
Abbildung 20: Befristete und unbefristete Beschäftigung im Wirtschaftszweig "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht, 2006 sowie 2008



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertung des Mikrozensus 2006 und 2008

Im Wirtschaftszweig „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“, dem kleinsten in der Automobilindustrie in Bezug auf die Gesamtbeschäftigtenzahl, sind hinsichtlich der Befristung von Arbeitsverhältnissen im Zeitraum von 2006 und 2008 hingegen entgegengesetzte Trends erkennbar.

Abbildung 21: Befristete und unbefristete Beschäftigung im Wirtschaftszweig "Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern" nach Geschlecht, 2006 sowie 2008



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertung des Mikrozensus 2006 und 2008

Ihre absolute Zahl und ihr Anteil an allen Beschäftigten sank in der Gruppe der Männer, bei Frauen blieb sie mit 1.000 befristet Beschäftigten bzw. 14,2 Prozent auf konstantem Niveau. Damit liegt der Frauenanteil an den befristet Tätigen sogar unter

dem Frauenanteil an allen Beschäftigten (laut Mikrozensus 2008: 20,7 Prozent; vgl. auch Tabelle 7 im Anhang).

7.3 Die Teilzeitbeschäftigung in der Automobilindustrie

7.3.1 Die Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung in der Automobilindustrie insgesamt

Neben der in Kapitel 7.1 dargestellten Sonderauswertung des Mikrozensus 2006 liefern die Ergebnisse der Totalerhebung aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten durch die Bundesagentur für Arbeit (BA) noch aktuellere Auskünfte über das Volumen der Teilzeit-/Vollzeittätigkeit in der Automobilindustrie.

Die Analyse der BA-Erhebung für die Automobilbranche ergibt, dass im Zeitraum von 2005 bis 2008 die Teilzeitbeschäftigung in der Automobilindustrie stetig gestiegen ist. Im Jahr 2008 betrug die Teilzeitquote der Frauen 17,2 Prozent, hingegen in 2005 noch 16,2 Prozent. Der Anstieg der Teilzeitbeschäftigung von Frauen vollzog sich bis zum Jahr 2007 zeitgleich mit der kontinuierlichen Verringerung der Frauenbeschäftigung in der Automobilindustrie insgesamt. Dies führte zu einem verstärkten Abbau des weiblichen Arbeitszeitvolumens in der Automobilindustrie, das durch die leichten Zuwächse im Jahr 2008 allerdings etwas relativiert werden konnte.

Tabelle 12: Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung in der Automobilindustrie insgesamt nach Geschlecht, 2005 bis 2008

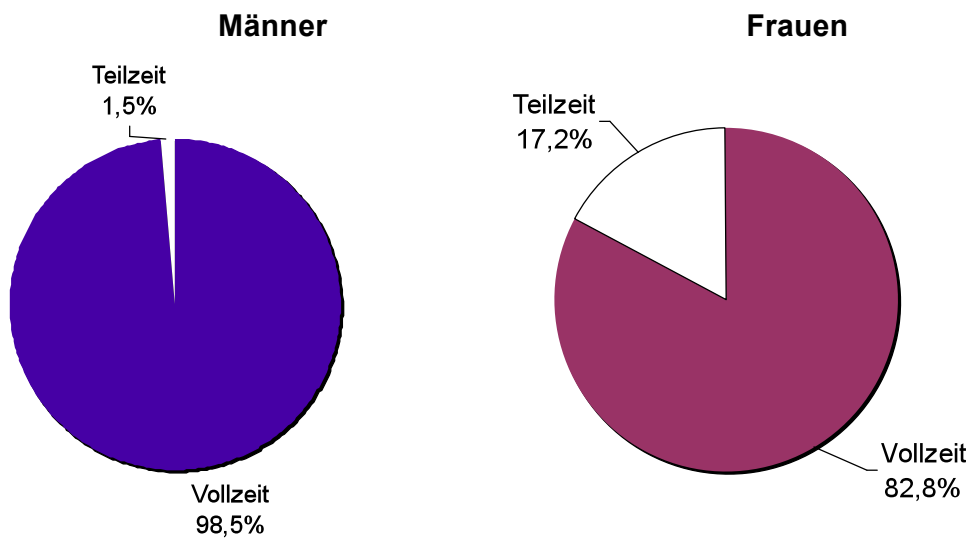
	30.09.2005	30.09.2006	30.09.2007	31.12.2008
Teilzeitbeschäftigte + (Teilzeitquote)	25.363 (3,5%)	26.749 (3,7%)	26.583 (3,6%)	27.102 (3,8%)
davon Männer + (Teilzeitquote)	8.628 (1,4%)	9.742 (1,6%)	9.374 (1,5%)	9.195 (1,5%)
davon Frauen + (Teilzeitquote)	16.735 (16,2%)	17.007 (16,5%)	17.209 (16,8%)	17.907 (17,2%)

Quelle: Sonderauswertungen der Bundesagentur für Arbeit 2008 sowie 2009, eigene Berechnungen

Bei den Männern blieb die Teilzeitquote relativ konstant und näherte sich nach einem Anstieg von 0,2 Prozentpunkten im Jahr 2006 über ein Minus von 0,1 Prozentpunkten zum Jahr 2007 wieder dem Wert von 2005 an. Im Jahr 2007 sowie 2008 waren somit nur 1,5 Prozent der männlichen Beschäftigten in einem Teilzeitarbeitsverhältnis.

nis. Dabei handelte es sich um 9.374 (2007) bzw. 9.195 Personen (2008), zu denen – ebenso wie bei den Frauen – auch Beschäftigte in Altersteilzeit gezählt werden. Teilzeitarbeit ist demnach in der Automobilindustrie ebenso wie in vielen anderen Branchen eine Frauendomäne.

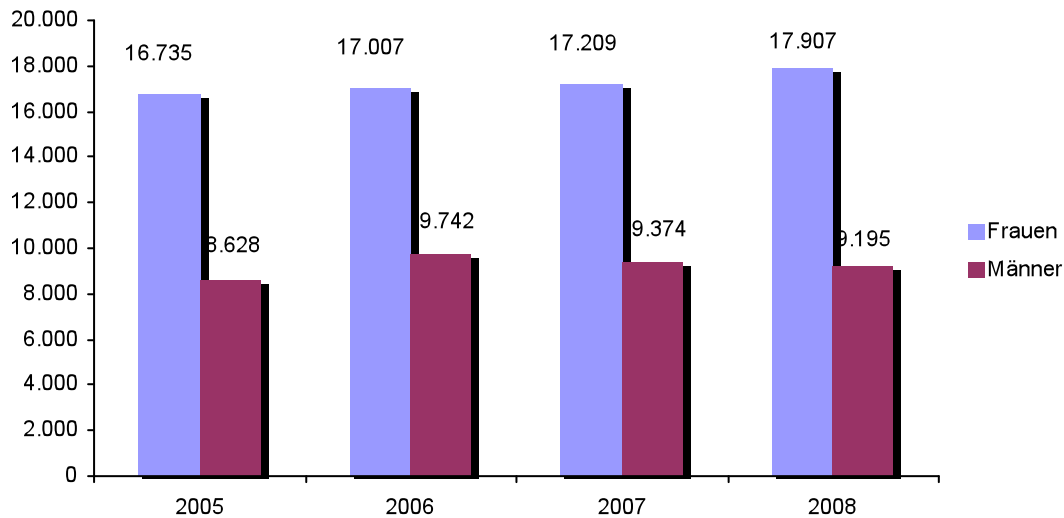
Abbildung 22: Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Voll- und Teilzeittätigkeit in der Automobilindustrie insgesamt nach Geschlecht, 2008



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertung der Bundesagentur für Arbeit 2009, eigene Berechnungen

Die Teilzeitbeschäftigung ist bei den Frauen im Zeitraum 2005 bis 2008 kontinuierlich gestiegen, während sie bei den Männern bis zum Jahr 2006 zunächst anstieg, aber seitdem wieder abnahm. Im Jahr 2008 waren 66 Prozent aller Teilzeitbeschäftigten in der Automobilindustrie weiblich (vgl. auch Abbildung 23).

Abbildung 23: Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung in der Automobilindustrie insgesamt nach Geschlecht, 2005 bis 2008



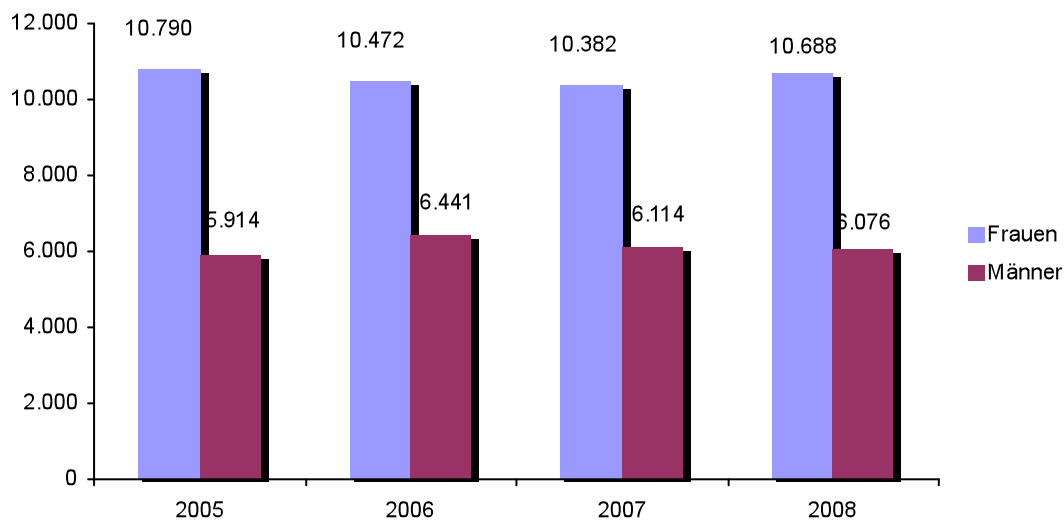
Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertungen der Bundesagentur für Arbeit 2008 sowie 2009

7.3.2 Die Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung in den einzelnen Wirtschaftszweigen

Betrachtet man die Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung differenziert nach den einzelnen Wirtschaftszweigen, werden Unterschiede deutlich.

Im Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ sind die Zahlen von Frauen in Teilzeitbeschäftigung von 2005 bis 2007 um 3,8 Prozent (von 10.790 auf 10.382 Stellen) gesunken, während die Teilzeitbeschäftigung bei den Männern um 3,4 Prozent (von 5.914 auf 6.114 Stellen) leicht zugenommen hat. Im Jahre 2008 wurde dieser Trend umgekehrt: Die Zahl der Teilzeitbeschäftigten stieg bei den Frauen um 300 an und erreichte, in absoluten Zahlen betrachtet, fast wieder das Niveau des Jahres 2005 (vgl. Abbildung 24).

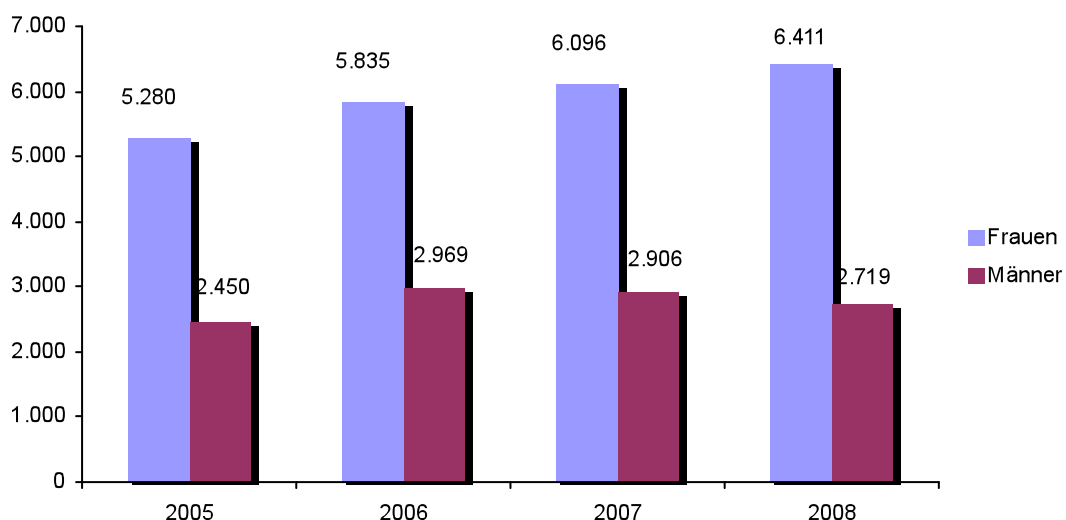
Abbildung 24: Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung im Wirtschaftszweig "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht, 2005 bis 2008



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Sonderauswertungen der Bundesagentur für Arbeit 2008 sowie 2009

Im Wirtschaftszweig „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ hat die Teilzeitbeschäftigung im gesamten Betrachtungszeitraum für die Frauen stetig zugenommen. Die Zunahme zwischen 2005 und 2008 betrug 21,4 Prozent.

Abbildung 25: Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung im Wirtschaftszweig "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht, 2005 bis 2008

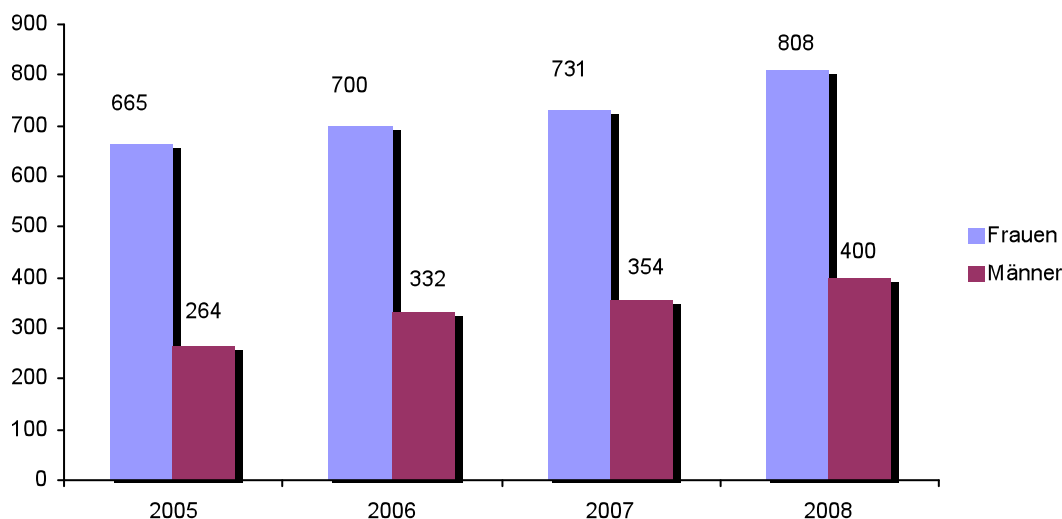


Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2007), eigene Berechnungen

Die Teilzeitbeschäftigung von Männern hat dagegen zunächst bis 2006 zugelegt, dann ab dem Jahr 2007 wieder abgenommen. Insgesamt betrug der Zuwachs an Teilzeit tätigen Männern zwischen 2005 und 2008 knapp 11 Prozent (vgl. Abbildung 25).

Im Wirtschaftszweig „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“ sind im Untersuchungszeitraum 2005 bis 2008 bei beiden Geschlechtern Zuwächse zu verzeichnen. Die Zahl männlicher Teilzeitbeschäftigter wächst zwar stärker als die weiblicher Teilzeitkräfte, dennoch bleibt der Anteil der in Teilzeit beschäftigten Frauen in Relation zur Gesamtbeschäftigung auf einem wesentlich größeren Sockel bestehen (vgl. auch Tabelle 1 im Anhang).

Abbildung 26: Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung im Wirtschaftszweig "Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern" nach Geschlecht, 2005 bis 2008



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2007), eigene Berechnungen

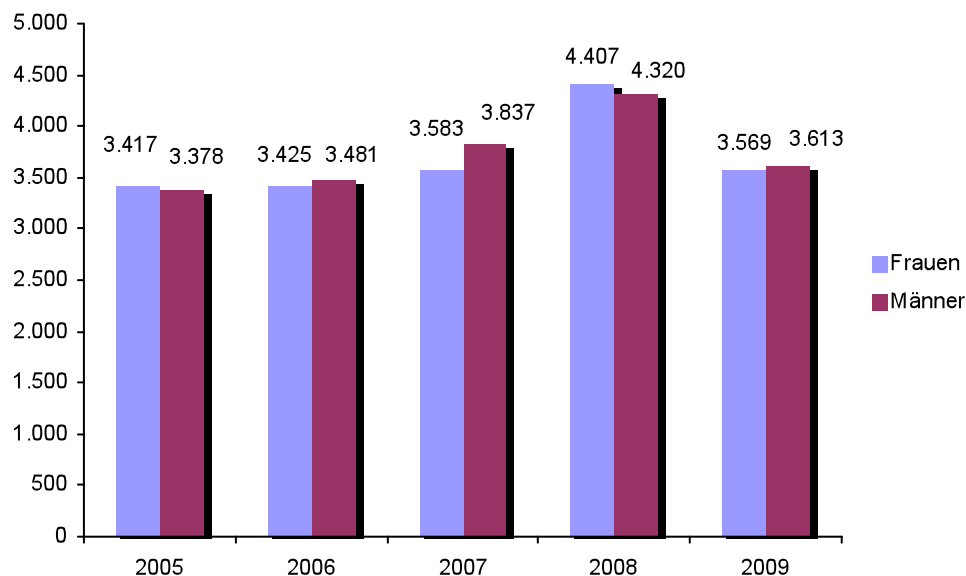
7.4 Die Mini- und Midijobs in der Automobilindustrie

Gemessen an der Gesamtzahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie, sind die Mini- und auch die Midijobberinnen und -jobber eine Minderheit. Insgesamt existierten Ende Dezember 2007 in der Automobilindustrie nur 7.420 Minijob-Stellen. Allerdings vollzog sich in dem kurzen Zeitraum von 2005 bis 2007 ein Anstieg um 28 Prozent. Die Zuwächse fallen bei den Männern deutlich höher aus als bei den Frauen. In Midi-Jobs waren Ende Dezember 2007 knapp 2.000 Personen beschäftigt, hier gab

es im Zeitraum von 2005 bis 2007 ebenfalls einen Anstieg von 28 Prozent (vgl. Tab. 6 im Anhang).

Bei den Minijobbeschäftigten stieg auch bis zum nächsten, hier abgebildeten Stichtag am 31. März 2008 die Zahl auf 8.727 weiter an. Die Zahl der weiblichen Minijobber (4.407) übertraf dabei leicht die der männlichen (4.320). Allerdings muss hier davon ausgegangen werden, dass der deutliche Zuwachs auch durch die Neuordnung der statistischen Zählsystematik mit bedingt ist, die sich zum 01.01.2008 vollzog.²⁶

Abbildung 27: Minijobs in der Automobilindustrie 2005-2009 nach Geschlecht*



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Minijob-Zentrale 2008/2009

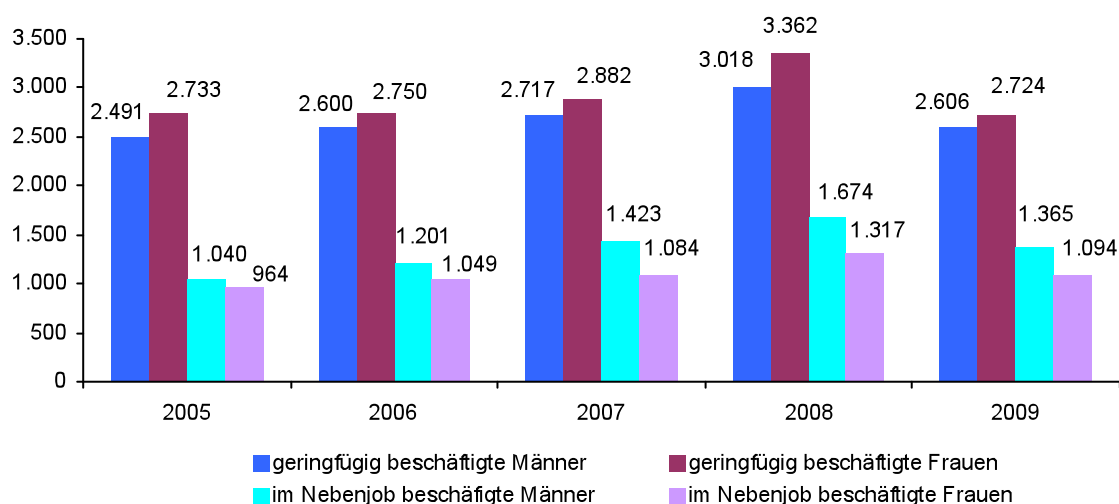
*Stichtag für die Jahre 2005 - 2007 ist jeweils der 31. Dezember; für die Jahre 2008 und 2009 ist der Stichtag der 31. März

Zwischen dem 31. März 2008 und 2009 sank die Zahl der Minijobbeschäftigten sowohl bei den Frauen als auch den Männern deutlich. Der Verlust betrug für die Frauen knapp 19 Prozent, bei den Männern ist ein Rückgang von etwas weniger als 17 Prozent zu beobachten. Weibliche Minijobber in der Automobilindustrie scheinen in der Anfangsphase der Wirtschafts- und Finanzkrise also stärker von Arbeitsplatzabbau betroffen gewesen zu sein, als ihre männlichen Kollegen.

²⁶ Durch die Umstellung von WZ 2003 auf WZ 2008 wurden teilweise einzelne Unternehmen zu anderen Wirtschaftsuntergruppen innerhalb ihrer Branche oder gar zu neuen Branchen zugerechnet. Datensprünge, die sich bei der Betrachtung von Zahlen nach WZ 2003 und WZ 2008 ergeben, müssen zum Teil hierauf zurückgeführt werden.

Der Anteil der Minijobbeschäftigten, die diesen Beruf nur im Nebenjob ausüben, ist in den letzten Jahren angestiegen – und zwar bei Männern stärker als bei Frauen. So übten von den geringfügig beschäftigten Männern in 2009 etwa 34 % diese Tätigkeit nur als Nebenjob aus. Im Jahr 2005 waren es hingegen mit 29,5 Prozent deutlich weniger gewesen. Bei den Frauen lag der Anteil der Minijobbeschäftigten im Nebenjob in 2009 bei 28,7 Prozent, in 2005 bei 26,1 Prozent. Ein Anstieg der nebenberuflichen Minijobberinnen ist also auch bei Frauen zu erkennen, allerdings war für mehr Frauen als Männer die geringfügige Beschäftigung auch im Jahr 2009 noch die einzige Verdienstquelle.

Abbildung 28: Geringfügige Beschäftigung in der Automobilindustrie, als einzige Verdienstquelle sowie im Nebenjob, nach Geschlecht, 2005-2009*



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2008/2009

*Stichtag für die Jahre 2005 - 2007 ist jeweils der 31.Dezember; für die Jahre 2008 und 2009 ist der Stichtag der 31. März

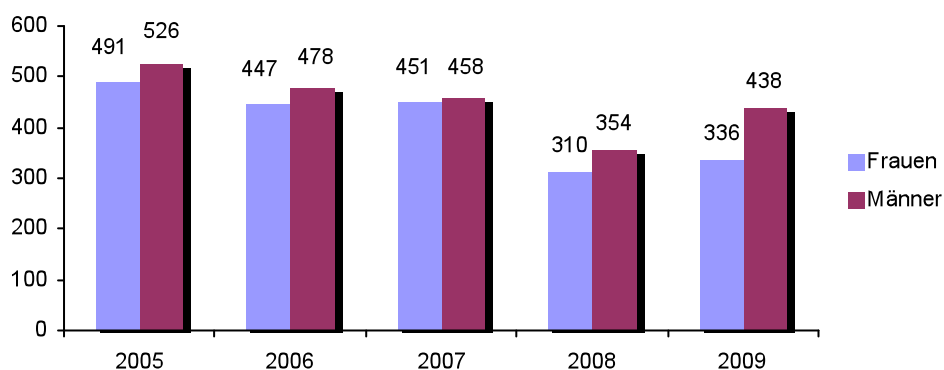
7.4.1 Weibliche und männliche Minijobber im Endherstellereig

Betrachtet man die Entwicklung in den einzelnen Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie, so zeigt sich, dass bei den Automobilherstellern die Anzahl der Minijobberinnen und -jobber mit ca. 900 solcher Beschäftigten im Jahr 2007 sehr gering ausfällt (im Vergleich zur Gesamtbeschäftigtenzahl). Die Zahl der männlichen und weib-

lichen Minijobber war zudem fast ausgeglichen. Im Jahr 2005 arbeiteten noch deutlich mehr Männer als Frauen in einem Minijobverhältnis.

Zum Stichtag 31.03.2008 zeigt sich eine deutliche Verringerung sowohl der weiblichen als auch männlichen Minijobber, die z.T. durch die Veränderung der Zählsystematik der amtlichen Statistik bedingt ist.²⁷ Betrachtet man hingegen die Veränderungen bei den männlichen und weiblichen Minijobbern zwischen dem 31.03.2008 und dem 31.03.2009, so kann festgestellt werden, dass mit dem Einsetzen der Krise die Zahl der Minijobverhältnisse wieder steigt. Unter den männlichen Minijobbeschäftigten betrug der Zuwachs 23,7 Prozent, unter den weiblichen Minijobbeschäftigten hingegen „nur“ 8,4 Prozent. Diese Entwicklung erweist sich als entgegengesetzt zum Trend in den beiden anderen Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie.

Abbildung 29: Minijobs im Wirtschaftszweig "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" 2005-2009 nach Geschlecht*



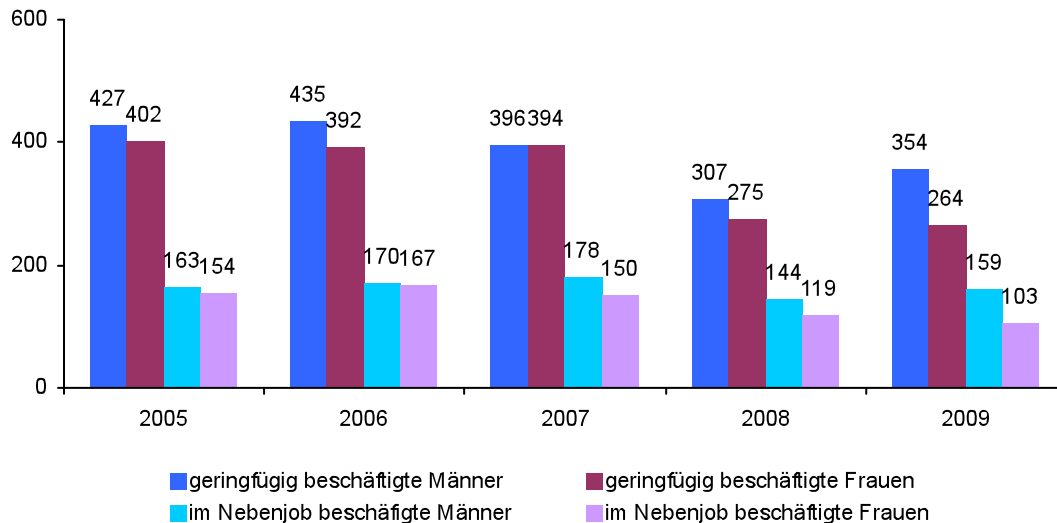
Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Minijob-Zentrale 2008/2009

*Stichtag für die Jahre 2005 - 2007 ist jeweils der 31.Dezember; für die Jahre 2008 und 2009 ist der Stichtag der 31. März

In 2009 übten 29,7 Prozent aller Minijobber in der Herstellerindustrie dieses Beschäftigungsverhältnis als Zuverdienst aus. Für etwas mehr Frauen (72 Prozent) als Männer (69 Prozent) war der Minijob die einzige Verdienstquelle. In 2005 war dieser Anteil für Frauen und Männer noch gleich (72,5 Prozent). Die Bedeutung von Minijobverhältnissen als einzige Verdienstquelle hat für Männer deutlich abgenommen, für Frauen ist sie hingegen im Verhältnis relativ konstant geblieben (vgl. Abbildung 30).

²⁷ Durch die Umstellung von WZ 2003 auf WZ 2008 wurden teilweise einzelne Unternehmen zu anderen Wirtschaftsuntergruppen innerhalb ihrer Branche oder gar zu neuen Branchen zugerechnet. Datensprünge, die sich bei der Betrachtung von Zahlen nach WZ 2003 und WZ 2008 ergeben, müssen zum Teil hierauf zurückgeführt werden.

Abbildung 30: Geringfügige Beschäftigung als einzige Verdienstquelle sowie im Nebenjob, im Wirtschaftszweig "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht, 2005-2009*,



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2008/2009

*Stichtag für die Jahre 2005 - 2007 ist jeweils der 31. Dezember; für die Jahre 2008 und 2009 ist der Stichtag der 31. März

7.4.2 Weibliche und männliche Minijobber bei Automobilzulieferern

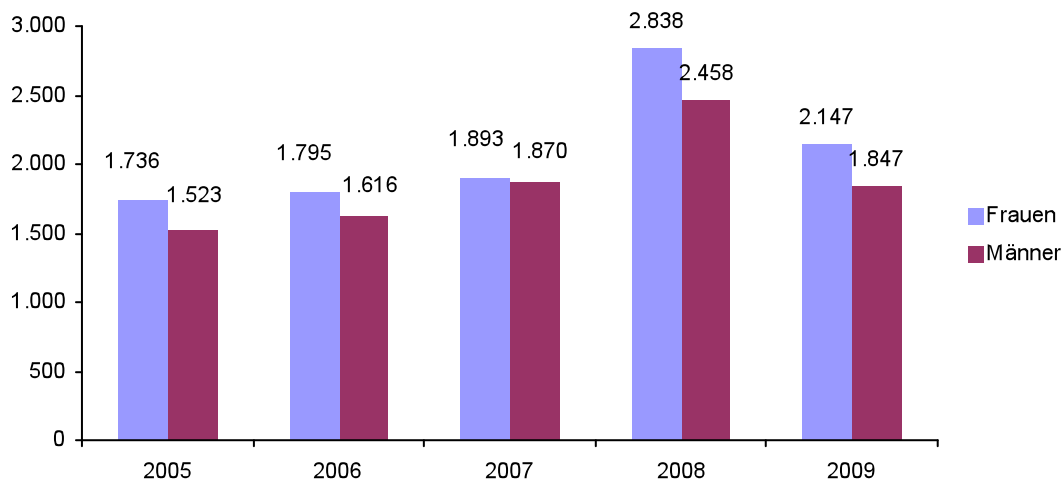
Der Wirtschaftszweig „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ beschäftigte Ende Dezember 2007 insgesamt 3.763 Minijobberinnen und Minijobber und ist damit der Wirtschaftszweig mit dem höchsten Anteil dieser Beschäftigungsart; Tendenz steigend. Ursprünglich arbeiteten mehrheitlich Frauen in diesem Beschäftigungsverhältnis, doch durch die starken Zuwächse an männlichen Minijobbern zwischen 2005 und 2007 glichen sich die Zahlen fast aneinander an.

Zum Stichtag 31.03.2008 zeigte sich ein deutlicher Anstieg der Beschäftigtenzahlen in einem Minijobverhältnis, der sich für Frauen ausgeprägter darstellte als für Männer.²⁸ Die Zahl sank bis zum Stichtag 31.03.2009 bei beiden Geschlechtern wieder deutlich ab (Frauen: -24,4 Prozent, Männer: -25 Prozent), so dass die Zahl der männlichen Beschäftigten in einem Minijobverhältnis in diesem Wirtschaftszweig

²⁸ Der sprunghafte Anstieg bei beiden Geschlechtern muss wieder in Verbindung gesehen werden mit der Änderung der Zählsystematik der amtlichen Statistik. Vgl. hierzu die vorangegangenen Ausführungen.

wieder ungefähr auf den Wert von 2007 zurückging. Die Zahl der weiblichen Minijobber blieb mit 2.147 im Vergleich zu den Jahren 2005 bis 2007 allerdings relativ hoch. Somit stellten sie mit rund 54 Prozent die knappe Mehrheit der Beschäftigten in einem Minijobverhältnis dar.

Abbildung 31: Minijobs im Wirtschaftszweig "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" 2005-2007 nach Geschlecht*

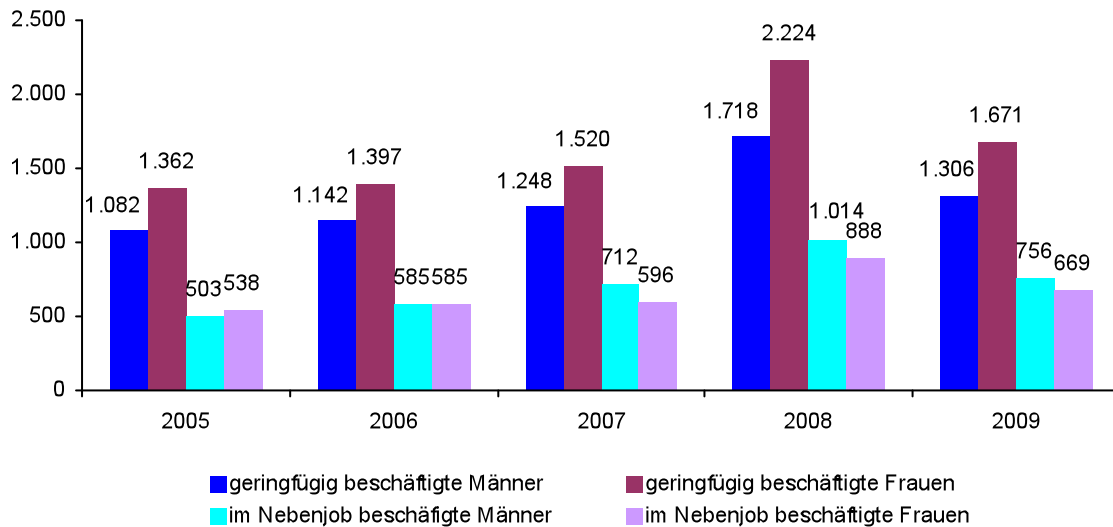


Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Minijob-Zentrale 2008/2009

*Stichtag für die Jahre 2005 - 2007 ist jeweils der 31. Dezember; für die Jahre 2008 und 2009 ist der Stichtag der 31. März

In der Zuliefererindustrie übten in 2009 mit 32,4 Prozent etwas mehr Beschäftigte ihren Minijob nur als Nebenjob aus als in der Herstellerindustrie. Die Quote der nebenberuflichen männlichen Minijobber war dabei innerhalb der Zulieferer mit 36,7 Prozent deutlich höher als die der weiblichen Minijobber mit 28,6%. Das bedeutet, dass für Frauen der Minijob häufiger die einzige Verdienstquelle darstellte als für Männer. Betrachtet man die Entwicklung zwischen 2005 und 2009, lässt sich zudem sagen, dass unter den Frauen in der Zulieferindustrie der Anteil der nebenberuflichen Minijobberinnen an allen Minijobberinnen relativ konstant geblieben ist (2005: 28,3 Prozent / 2009: 28,6%), wohingegen der Anteil der männlichen Minijobber im Nebenberuf an allen männlichen Minijobbern stetig steigt (2005: 31,7% / 2009: 36,7 Prozent).

Abbildung 32: Geringfügige Beschäftigung 2005-2009*, als einzige Verdienstquelle sowie im Nebenjob, im Wirtschaftszweig "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2008/2009

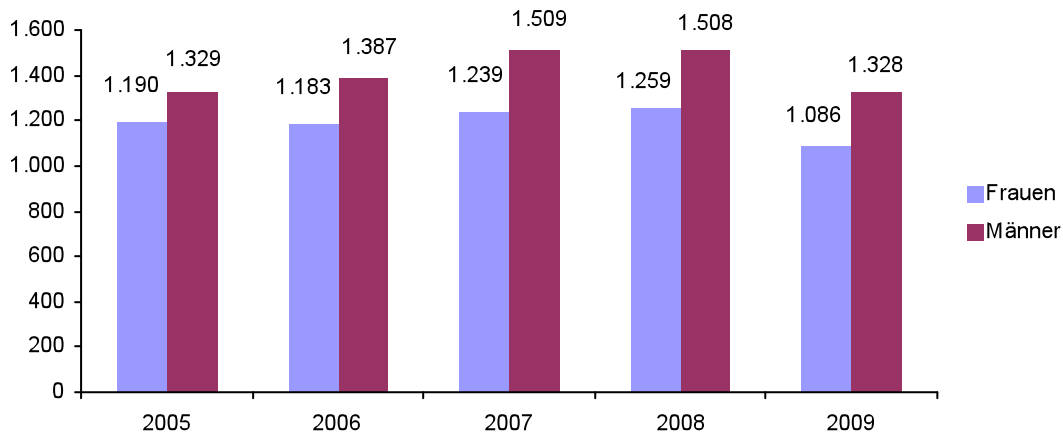
*Stichtag für die Jahre 2005 - 2007 ist jeweils der 31. Dezember; für die Jahre 2008 und 2009 ist der Stichtag der 31. März

7.4.3 Weibliche und männliche Minijobber im Wirtschaftszweig der Karosseriebauer

Eine steigende Tendenz bei den Minijobverträgen bis Ende 2007 verzeichnete auch der Wirtschaftszweig der Karosseriebauer, der unter Beschäftigungsaspekten kleinsten Wirtschaftszweig in der Automobilindustrie. In ihm nehmen Minijobverhältnisse im Verhältnis zu den allgemeinen Beschäftigtenzahlen und im Vergleich zu den anderen beiden Wirtschaftszweigen eine ausgesprochen hohe Bedeutung ein. So gab es in diesem Wirtschaftszweig in 2007, trotz deutlich niedrigerer Gesamtbeschäftigtenzahl, nur knapp 1000 Minijobberinnen und -jobber weniger als im Zweig „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“, in dem die Gesamtbeschäftigtenzahl deutlich höher lag (vgl. hierzu auch Tabelle 1, 2 und 4 im Anhang). Im Jahr 2007 kamen so auf 252.694 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte bei den Teileherstellern insgesamt 3.763 Minijobberinnen und -jobber (im Nebenjob sowie als einzige Erwerbsquelle). Bei den Karosserieherstellern kamen im gleichen Jahr auf 44.266 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2.748 Minijobber/-innen (im Nebenjob sowie als einzige Erwerbsquelle). Minijobberinnen und -jobber im Wirtschaftszweig Teileherstellung machten so nur knapp 1,5 Prozent aller Beschäf-

tigten aus, wohingegen sie bei den Karosseriebauern 6,2 Prozent aller Beschäftigten darstellten.

Abbildung 33: Minijobs im Wirtschaftszweig "Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern" 2005-2007 nach Geschlecht*



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Minijob-Zentrale 2008/2009

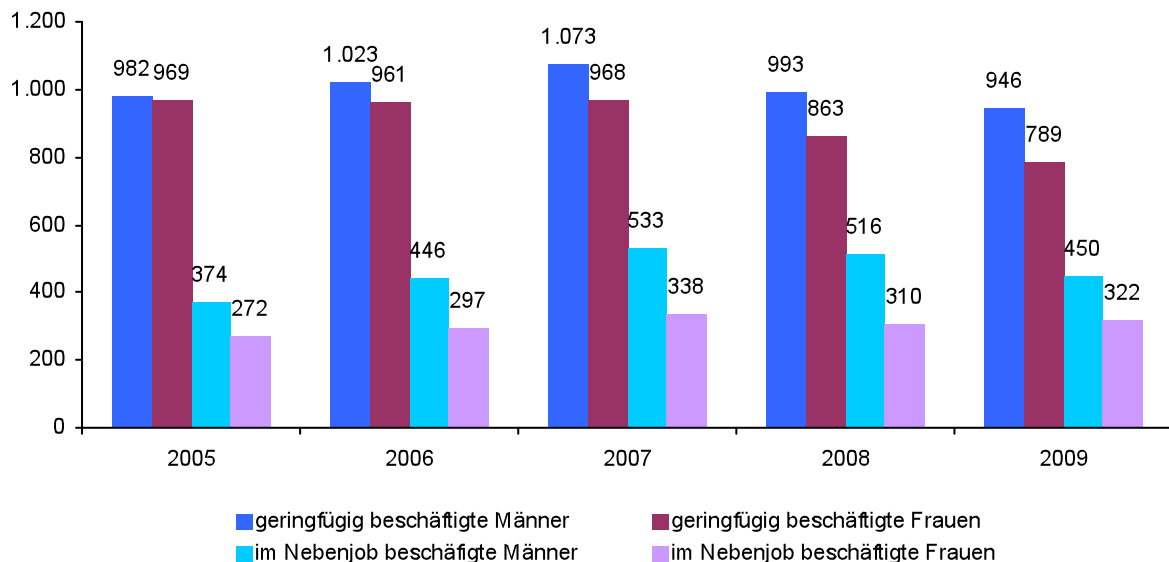
*Stichtag für die Jahre 2005 - 2007 ist jeweils der 31.Dezember; für die Jahre 2008 und 2009 ist der Stichtag der 31. März

Wie bei den Teileherstellern stieg auch im Wirtschaftszweig der Karosseriebauer bis Ende 2007 die Zahl der männlichen Minijobber deutlicher als die der weiblichen. So nahm ihre Zahl zwischen 2005 und 2007 um 13,5 Prozent zu, die der Frauen stieg hingegen nur um 4,1 Prozent an. Insgesamt stellten bereits im Jahr 2005 Männer die Mehrheit der Minijobberinnen und -jobber (52 Prozent). Dieser Anteil vergrößerte sich bis zum Jahr 2007 nochmals um zwei Prozentpunkte auf 54 Prozent.

Zum Stichtag 31.03.2008 zeigen sich, trotz Veränderung der Zählsystematik der amtlichen Statistik, weder gravierende Zu- noch Abnahmen unter den Minijobberinnen und -jobber im Wirtschaftszweig der Karosseriebauer. Die Zahl der Minijobberinnen nahm leicht – um 20 Beschäftigte – zu; die der Männer um einen Beschäftigten ab. Gravierender sind die Veränderungen zum Stichtag 31.03.2009. Die Zahl der Minijobber sank in der Anfangszeit der Krise um - 12 Prozent, die der Minijobberinnen um - 13,7 Prozent. Weibliche Minijobber waren also vom Stellenabbau stärker betroffen als ihre männlichen Kollegen, deren Zahl (1.328) und Anteil (55 Prozent) Ende März 2009 weiterhin deutlich über dem der Frauen lag.

Ähnlich wie in den beiden anderen Wirtschaftszweigen zeigt sich auch bei den Karosseriebauern, dass in 2009 mehr Männer (32,2 Prozent) ihren Minijob nur im Nebenberuf ausübten als Frauen (29 Prozent). Für sie stellte in 71 Prozent der Fälle dieser Job die einzige Verdienstquelle dar. Sowohl für Frauen als auch Männer ist der Anteil der nebenberuflichen Minijobber allerdings zwischen 2005 (Frauen: 21,9 Prozent, Männer: 27,6 Prozent) und 2009 deutlich angestiegen. Diese Entwicklung unterscheidet sich von der in den anderen Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie, wo der Anteil der nebenberuflichen Minijobberinnen relativ konstant geblieben ist.

Abbildung 34: Geringfügige Beschäftigung 2005 - 2007, als einzige Verdienstquelle sowie im Nebenjob, im Wirtschaftszweig "Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern" nach Geschlecht



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2008/2009

*Stichtag für die Jahre 2005 - 2007 ist jeweils der 31. Dezember; für die Jahre 2008 und 2009 ist der Stichtag der 31. März

Resümierend kann man zu den Entwicklungen der Minijobs in der Anfangszeit der Finanz- und Wirtschaftskrise sagen, dass sich insgesamt ein deutlicher Rückgang dieser Beschäftigungsform zeigte, der Frauen deutlicher traf (- 19 Prozent in der Automobilindustrie insgesamt) als Männer (- 16,8 Prozent). Betrachtet man die Automobilindustrie nach ihren einzelnen Wirtschaftszweigen, so zeigen sich allerdings unterschiedliche Trends.

Im Bereich der „Herstellung von Kraftwagen- und Kraftwagenmotoren“ stieg die Zahl der Minijobverhältnisse (Frauen: + 8,4 Prozent, Männer: + 23,7 Prozent), wobei die Gesamtzahl auch Anfang 2009 für beide Geschlechter als gering einzustufen ist. Im Wirtschaftszweig „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhänger“ sank die Zahl der Minijobverhältnisse sowohl für Männer als auch Frauen um - 12 Prozent bzw. - 13,7 Prozent. Weibliche Minijobber verloren also eher ihren Job als männliche Kollegen, die auch weiterhin die Mehrheit der Minijobber in diesem Wirtschaftsbe- reich darstellen. Zudem nimmt diese Beschäftigungsform weiterhin eine bedeutende- re Stellung ein als in den beiden anderen Bereichen der Automobilindustrie. Der stärkste Rückgang an Minijobverhältnissen – sowohl für Männer (- 25 Prozent) als auch für Frauen (- 24,4 Prozent) - zeigt sich im Bereich der „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“. Trotz eines relativ geringen Anteils an der Gesamtbeschäftigtenzahl sind in diesem Bereich weiterhin die meisten Minijobberinnen und -jobber beschäftigt. Frauen stellen an ihnen die Mehrheit.

In allen Zweigen der Automobilindustrie zeigt sich zudem, dass für Frauen häufiger als für Männer ihr Minijob einzige Verdienstquelle ist. Zudem hat der Anteil der männlichen Minijobber, die diesen nur im Nebenberuf ausüben, in allen Zweigen zwi- schen 2005 und 2009 zugenommen, wohingegen er bei den Frauen im Hersteller- und Zuliefererzweig relativ konstant geblieben ist und nur unter den Karosseriebau- ern zugenommen hat. Der Abbau dieser Beschäftigungsverhältnisse in der Automo- bilindustrie in der Anfangszeit der Krise traf somit Frauen häufiger und bedeutete gleichzeitig für einen größeren Anteil von ihnen den Wegfall ihrer einzigen Verdienst- quelle.

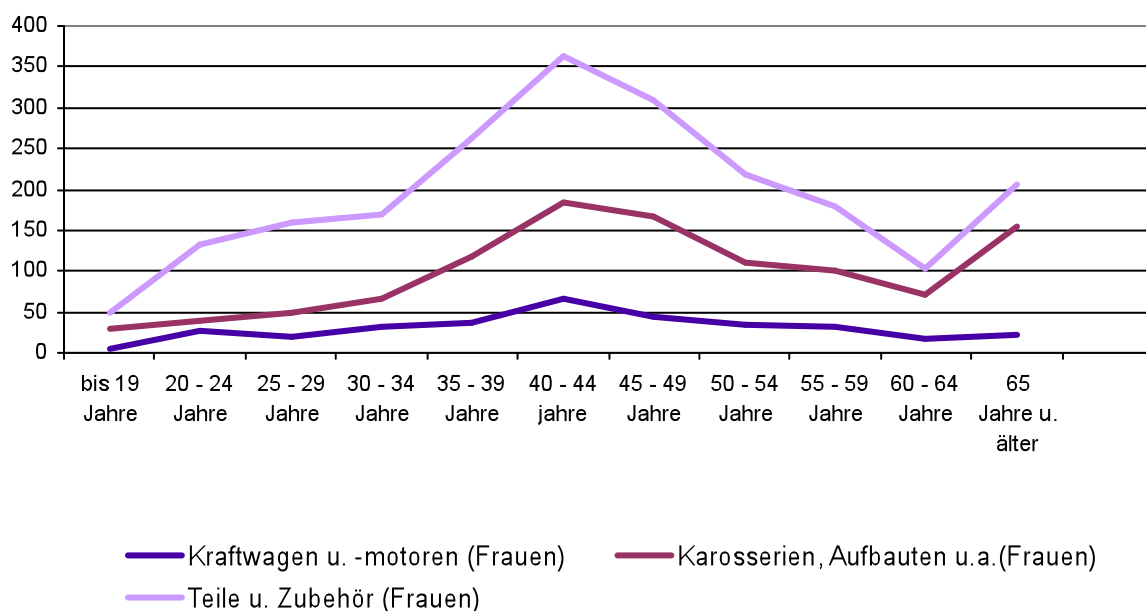
7.5 Altersstruktur der Minijobberinnen und Minijobber

Interessant und aufschlussreich ist auch die Betrachtung der Altersstruktur der weib- lichen und männlichen Minijobber in den einzelnen Zweigen der Automobilindustrie (Abbildungen 35 und 36). Hier zeigen sich deutliche geschlechtsspezifische Unter- schiede. Die weiblichen Beschäftigten üben einen Minijob überwiegend in der sog. „Haupterwerbsphase“ aus, während die männlichen Beschäftigten diese Erwerbs-

form als Einstieg – beispielsweise als Werkstudent – oder in der Ausstiegsphase aus der Erwerbsarbeit nutzen.

Am deutlichsten wird dies für weibliche Beschäftigte im Zweig “Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“. Die meisten Minijobberinnen sind hier im Alter zwischen 30 und 50 Jahren, wobei die Gruppe der 40 bis 44-Jährigen am stärksten vertreten ist. Ähnlich gestaltet sich die Situation in den anderen Wirtschaftszweigen.

Abbildung 35: Weibliche Minijobber nach Alter und Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie 2009



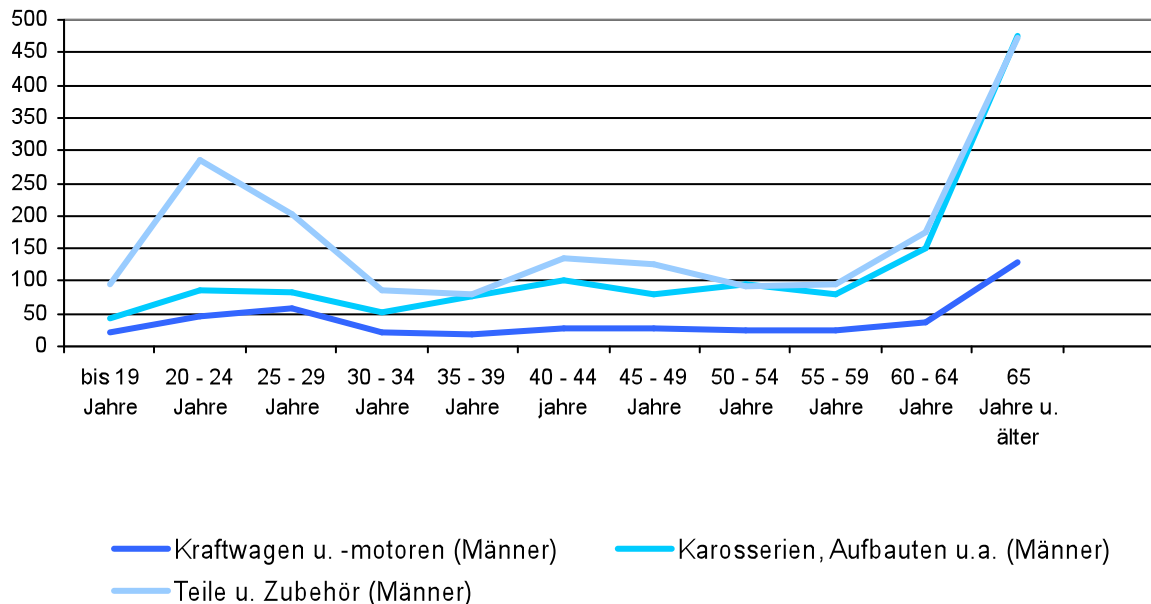
Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Minijob-Zentrale 2009

Auch für die männlichen Beschäftigten zeigt sich die geschlechtsspezifische Altersstruktur unter den Minijobbern am deutlichsten im Zweig “Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“. Die meisten männlichen Minijobber sind hier zwischen 19 und 25 Jahre bzw. älter als 60 Jahre. In der Altersphase zwischen 30 und 60 Jahre bewegt sich die Zahl der Minijobber hingegen auf einem deutlich niedrigeren Niveau.

Es bleibt also festzuhalten, dass sich bei der Altersstruktur der männlichen und weiblichen Minijobber deutliche geschlechtsspezifische Differenzen zeigen. Während der größte Teil der Minijobberinnen vom Alter her in der Haupteinwerbsphase, die gleich-

zeitig auch Hauptfamilienphase ist, befinden, stehen die männlichen Minijobber entweder am Anfang bzw. an der Endpunkt ihrer Berufstätigkeit.

Abbildung 36: männliche Minijobber nach Alter und Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie 2009



7.6 Midijobs in der Automobilindustrie

Zum Stichtag 31. Dezember 2008 arbeiteten 1.963 Personen mit einem Midi-Job in der Automobilindustrie. Von diesen Beschäftigten waren 850 Männer und 1.113 Frauen. Im Jahr 2005 waren es 682 Männer und 869 Frauen gewesen. Unter den männlichen Beschäftigten blieb damit ihr Anteil an allen Beschäftigten gleich (jeweils 0,1 Prozent aller männlichen Beschäftigten), unter den Frauen stieg er von 0,8 Prozent im Jahr 2005 auf 1,8 Prozent im Jahr 2008 an (vgl. Tabelle 13). Die meisten (weiblichen) Midi-Jobberinnen arbeiten im Wirtschaftszweig „Herstellung von Teilen und Zubehör“, die meisten männlichen im Zweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“.

Die Betrachtung der Geschlechterverteilung nach Wirtschaftszweigen ergibt zudem, dass im Jahr 2008 – wie auch schon im Jahr 2005 – im Bereich der Automobilherstellung mehr Männer als Frauen in Midi-Job-Verhältnissen arbeiten. Bei den Zulieferern und im Karosseriebau bilden sowohl im Jahr 2005 als auch 2008 Frauen die Mehrheit der in einem Midi-Job Beschäftigten. So sind im Wirtschaftszweig „Herstellung von Teilen und Zubehör“ knapp 65 Prozent aller Midi-Jobberinnen und Midi-

Jobber Frauen, im Wirtschaftszweig „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“ sogar 71,5 Prozent.

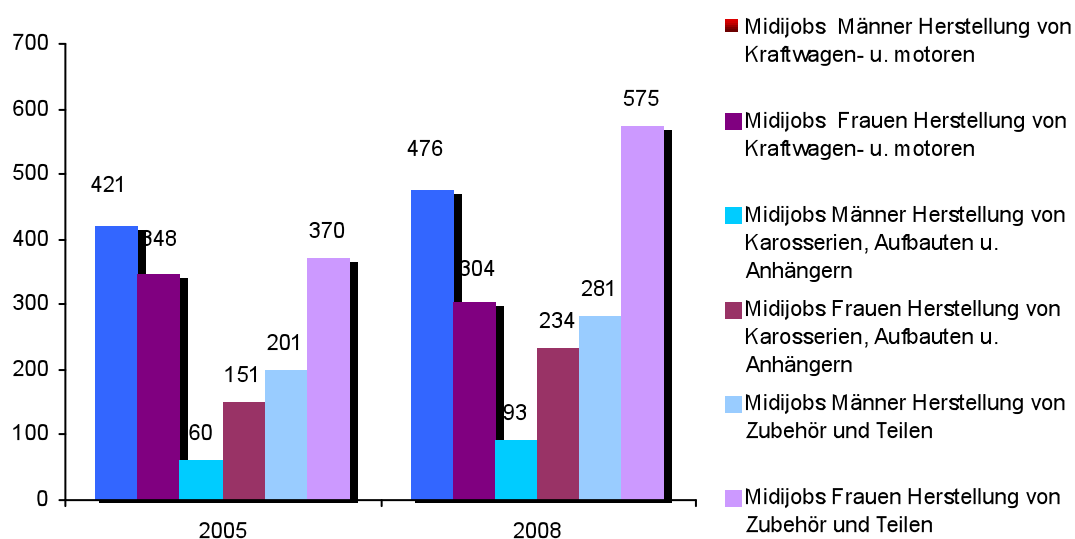
Tabelle 13: Vergleich der Zahl der Midi-Jobs in den einzelnen Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie nach Geschlecht, 2005 und 2008

	31.12.2005				31.12.2008			
	Insg. + Quote	Herstellung v. Kraftwagen /- motor	Herstellung v. Karosserien, Aufbauten, Anhängern	Herstellung von Teile/ Zubehör Kraftwagen/ - motoren	Insg. + Quote	Herstellung von Kraftwagen /- motoren	Herstellung Karosserien, Aufbauten, Anhänger	Herstellung von Teilen/ Zubehör Kraftwagen /-motoren
Männer	682 (0,1%)	421	60	201	850 (0,1%)	476	93	281
Frauen	869 (0,8%)	348	151	370	1.113 (1,8%)	304	234	519

Quelle: Sonderauswertungen der Bundesagentur für Arbeit 2008 sowie 2009, eigene Berechnungen

Das Arbeitsverhältnis eines Midi-Jobs wird zwar insgesamt in der Automobilindustrie wenig genutzt, bei der Zulieferindustrie und auch bei der Herstellung von Karosserien und Aufbauten wächst die Bedeutung aber stetig an und dies sowohl für Frauen als auch für Männer. Im Zweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ sank die Zahl der weiblichen Midi-Jobber zwischen den Betrachtungszeitpunkten 2005 und 2008, die Zahl der männlichen stieg hingegen (vgl. Abbildung 37).

Abbildung 37: Midi-Jobs in den Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie nach Geschlecht, 2005 und 2008

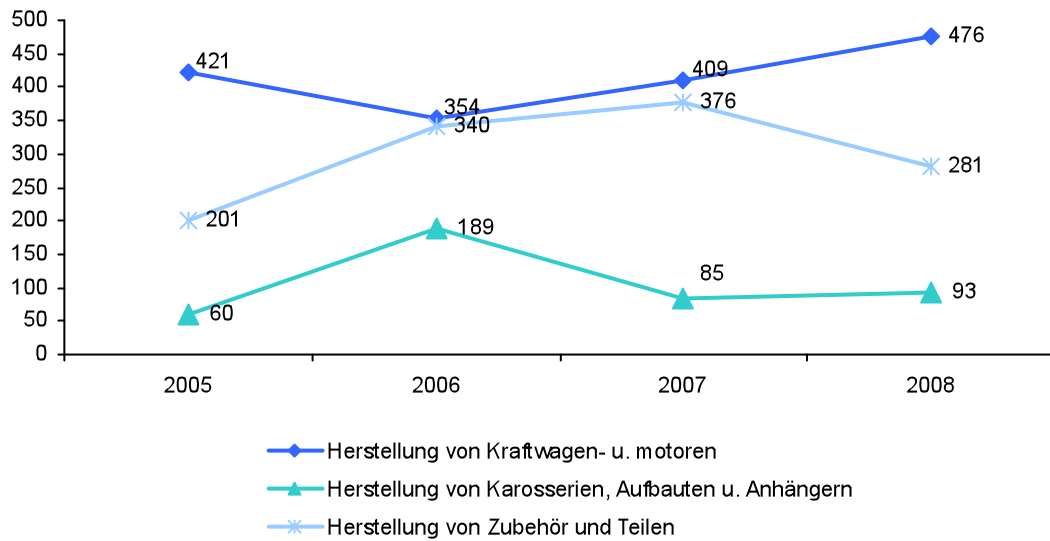


Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2009

Die Abbildungen 38 und 39 verdeutlichen noch einmal, wie sich die Entwicklung der Midi-Job-Verhältnisse in den einzelnen Wirtschaftszweigen zwischen 2005 und 2008 für männliche (Abbildung 38) und weibliche Beschäftigte (Abbildung 39) gestaltet hat. So wird deutlich, dass sowohl unter Frauen als auch Männern die Zahl der Midi-Jobberinnen und Midi-Jobber nicht konstant zu- (in den Zulieferzweigen) bzw. abnahm (Endherstellerzweig), sondern auch durch gegenläufige Entwicklungen gekennzeichnet war. Besonders auffällig zeigt sich hierbei der Trend zwischen 2005 und 2006. Bei den männlichen Beschäftigten stiegen in den Zulieferzweigen der Automobilindustrie die Zahlen der Midi-Job-Beschäftigten rapide an, im Herstellerzweig sank sie. Bei den Frauen verläuft die Entwicklung in der Herstellerindustrie sowie im Zuliefererzweig „Herstellung von Zubehör und Teilen“ ähnlich wie bei den Männern, konträr gestaltet sie sich im Zweig „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhänger“. Während sich hier die Zahl der männlichen Midijobber zwischen 2005 und 2006 mehr als verdreifacht, geht sie bei den Frauen um mehr als die Hälfte zurück.

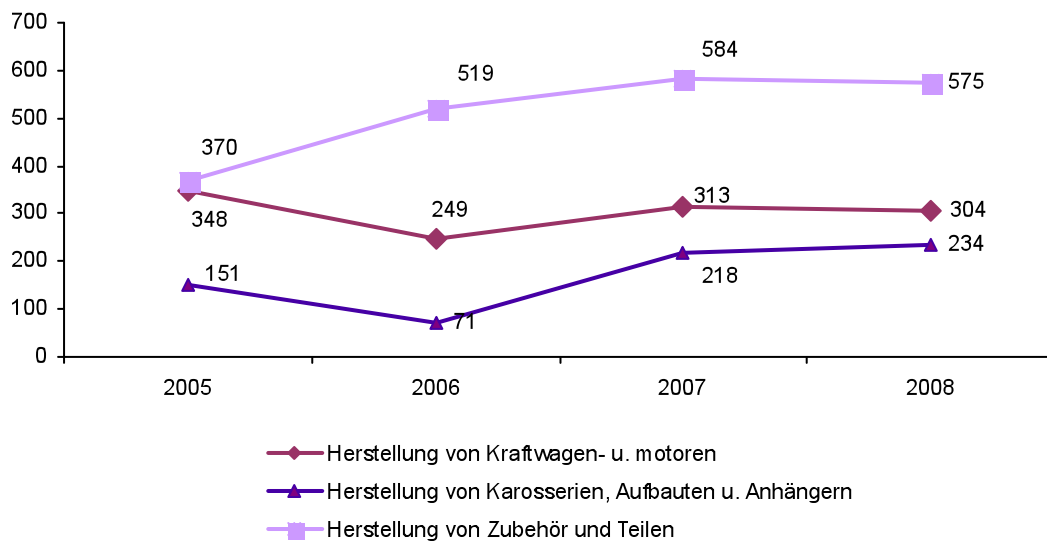
Zwischen 2007 und 2008 sank die Zahl der weiblichen Midi-Jobber sowohl im Zweig „Herstellung von Teilen und Zubehör“ als auch im Zweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ leicht. Die Zahl der männlichen Midi-Jobber sank hingegen nur im Wirtschaftszweig „Herstellung von Teilen und Zubehör“, hier allerdings deutlich. Hier zeigen sich für das Jahr 2008 – zumindest für männliche Midi-Jobber – vergleichbare Trends zur Situation der Mini-Job-Beschäftigten.

Abbildung 38: Entwicklung der männlichen Midi Jobber in den Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie, 2005 bis 2008



Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2009

Abbildung 39: Entwicklung der weiblichen Midi-Jobber in den Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie, 2005 bis 2008



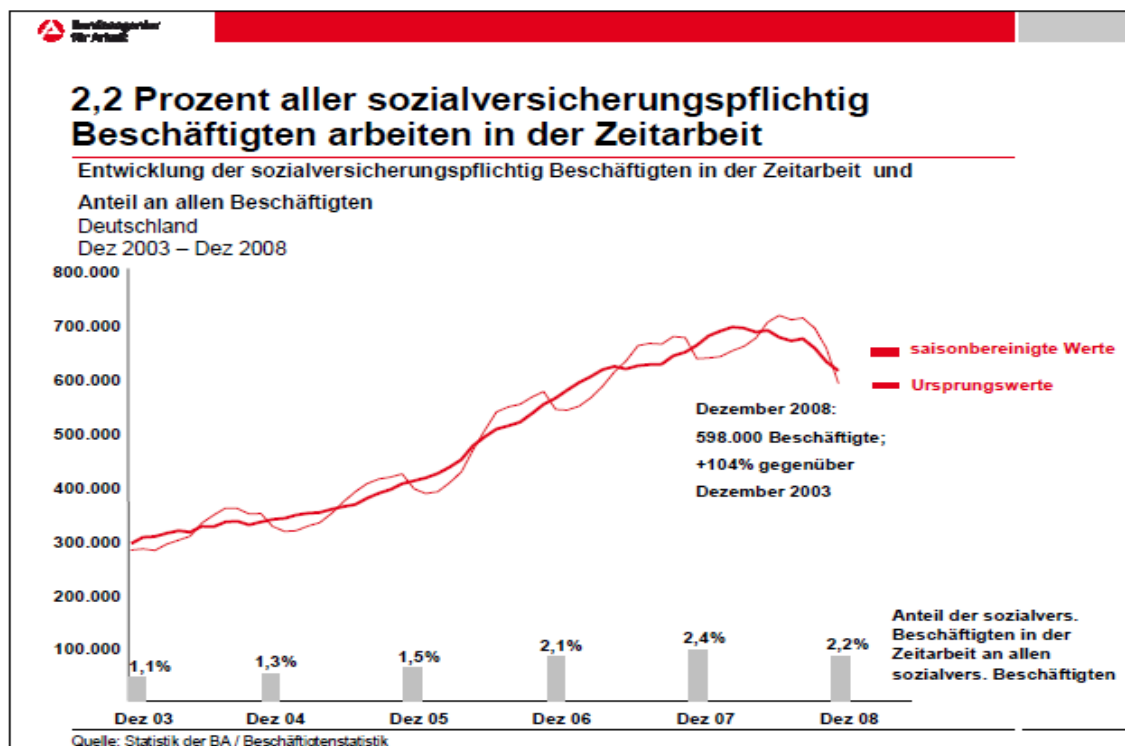
Graphik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin), Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2009

7.7 Entwicklung der Leih- und Zeitarbeit in der Automobilindustrie

Die negativen Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise erlebten Leih- bzw. Zeitarbeiterinnen und -nehmer unmittelbar. Es traf somit diejenigen, deren Arbeitsverhältnisse ohnehin von hohen Unsicherheiten geprägt sind, besonders hart. Im Dezember 2008 hatten bereits fast 200.000 Leiharbeiterinnen und -nehmer ihren

Job verloren. Bis Mitte 2008 boomte die Zeit- und Leiharbeitsbranche hingegen besonders stark. Der Beschäftigungsstand war mit insgesamt 754.000 Personen in Deutschland auf seinem historischen Höchststand. 2003 waren „nur“ 300.000 aller Beschäftigten auf Leih- bzw. Zeitarbeitsbasis beschäftigt.²⁹ Innerhalb von nur fünf Jahren hat sich ihre Zahl damit um mehr als 160 Prozent gesteigert.

Abbildung 40: Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in Leiharbeit 2003 bis 2008



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2009): S. 13

Eine ähnliche Entwicklung zeigt die geringfügig entlohnte Beschäftigung in der Leiharbeit. Zwischen 2003 und Juni 2007 ist sie um 124 Prozent gestiegen und machte eine Gesamtzahl von 57.000 Beschäftigten aus.³⁰

Zwar stellen Zeitarbeitnehmerinnen und Zeitarbeitnehmer insgesamt nur eine kleine Gruppe auf dem Arbeitsmarkt dar: 2008 waren es 2,6 Prozent aller Beschäftigten in Deutschland, bis Mitte 2009 sank ihr Anteil auf knapp zwei Prozent ab.³¹ Doch die Risiken und damit einhergehenden Unsicherheiten für die Beschäftigten, sowohl in

²⁹ Vgl. IG Metall.

³⁰ Brenke/ Eichhorst (2008): S. 245 f.

³¹ Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktberichterstattung (2009): S. 19 f.

Bezug auf Entlohnung als auch hinsichtlich der Kontinuität von Arbeitsverhältnissen, sind enorm. So ist etwa der Grundsatz „Gleiches Geld für gleiche Arbeit“ im Zeitarbeitssegment oftmals aufgehoben. Zum Teil verdienen Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter bis zu 50 Prozent weniger als ihre fest angestellten Kolleginnen und Kollegen – bei gleichem Aufgabengebiet.³² Dies führt dazu, dass in Vollzeit beschäftigte Zeitarbeiterinnen und -nehmer fast fünf Mal häufiger „Aufstocker“ – Leistungsempfängerinnen oder Empfänger nach SGB II – sind als Vollzeitbeschäftigte in einem „normalen“ Arbeitsverhältnis.³³ Aus diesem Grund fordert die IG Metall seit längerem einen gesetzlich festgelegten Mindestlohn auf Basis der in den Branchen festgesetzten Tarifverträge. Mit dem Regierungswechsel in 2009 scheinen aber konkrete Schritte zur Umsetzung einer solchen Mindestlohnregelung wieder in weite Ferne gerückt zu sein.

Zusätzlich zu der oftmals bestehenden finanziellen Prekarität sind Zeit- bzw. Leiharbeiterinnen und -arbeitnehmer Unsicherheiten in Bezug auf Rechtspositionen sowie einer schwächeren sozialen Einbindung in das betriebliche Gefüge ausgesetzt.³⁴ Sie waren und sind normalerweise die ersten, die in Krisensituationen das Unternehmen verlassen müssen.³⁵ Dies führt mit dazu, dass ein Großteil (48 Prozent) der in Zeit- bzw. Leiharbeit Tätigen in der Befragung des DGB-Index „Gute Arbeit“ aus dem Jahr 2009 ihr Arbeitsverhältnis als schlecht bewertete.³⁶

Frauen sind in der Zeitarbeit (noch) verhältnismäßig selten vorzufinden: Sie stellten in 2008 insgesamt mehr als ein Viertel der Beschäftigten dar.³⁷ Allerdings ist eine steigende Tendenz zu beobachten: 1998 waren nur 20 Prozent der in Zeitarbeit Beschäftigten weiblich.³⁸ Die meisten Zeitarbeiterinnen gehen – vergleichbar mit den Männern – einer einfachen Tätigkeit im Produktionsbetrieb nach. Nur ein gerin-

³² Vgl. IG Metall (2007): S. 31 f.

³³ Vgl. IG Metall.

³⁴ Vgl. Dörre, K. (2007): S. 6.

³⁵ Deshalb lag ein Augenmerk der IG Metall in 2008/2009 darauf, das Recht auf Kurzarbeitergeld auch für Leiharbeiterinnen und -nehmer zu sichern. Dies führte dazu, dass auch in Leiharbeit Tätige seit dem 01.02.2009 unter festgelegten Voraussetzungen Kurzarbeitergeld erhalten.

³⁶ Befragt wurden Vollzeitbeschäftigte in befristeten und/oder Leiharbeit mit max. 2.000 Euro Brutto im Monat (vgl. auch Infografik der IG Metall 2009: Schlechte Noten für prekäre Arbeitsverhältnisse).

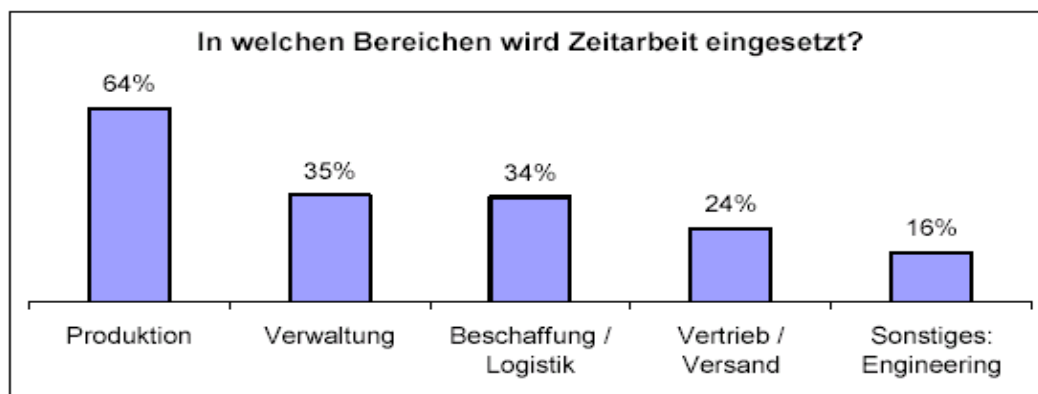
³⁷ 2007 lag der Frauenanteil unter den Zeitarbeiter/-innen bei 26,6 Prozent (Bundesverband Zeitarbeit: Statistik 2007), vgl. auch Vanselow/ Weinkopf (2009): S. 68.

³⁸ Vgl. Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktberichterstattung (2009): S. 10.

ger Teil von ihnen ist als Facharbeiterin tätig. Eine größere Rolle spielen Angestell- tentätigkeiten mit geringer oder mittlerer Qualifikation.³⁹

In der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie arbeiteten 2005, laut einer Schät- zung des Center of Automotive Research (CAR), rund 60.000 Zeitarbeiterinnen und Zeitarbeiter.⁴⁰ Sie verteilten sich auf rund 86 Prozent der Unternehmen in der Branche. Dies bedeutet, dass über 1.400 von insgesamt 1.650 Unternehmen der Automobil- und Zulieferindustrie im Jahr 2005 zeitweise oder permanent Zeitarbeit- nehmerinnen und Zeitarbeiter einsetzten. Aufgrund der Datenanalyse lässt sich allgemein sagen, dass der überwiegende Teil von ihnen im Produktionsbereich ein- gesetzt wurde und auch weiterhin ist. Neben dem Produktionsbereich, in dem zwei Drittel der Unternehmen permanent auf Zeitarbeiterinnen und Zeitarbeiter setzt, sind die Verwaltung sowie die Logistik bzw. Beschaffung weitere Einsatzberei- che.

Abbildung 41: Einsatzbereiche von Zeitarbeiterinnen und Zeitarbeitern



Quelle: Dudenhöffer; Büttner (2006), S. 30 - 36

Mittlerweile ist Zeit- bzw. Leiharbeit zu einer festen Kalkulationsgröße und Teil des operativen Geschäfts im Personalmanagement der Branche avanciert.⁴¹ Die Dienste von entsprechenden Firmen werden nicht mehr nur in Anspruch genommen, um Auf- tragsspitzen bewältigen zu helfen oder verstärkte Urlaubs- und Krankheitszeiten zu

³⁹ Vgl. DIW 2008: S. 448 f.

⁴⁰ Hochrechnung der CAR-Studie zum Thema „Nutzungen, Erfahrungen und Einschätzungen zur Zeit- arbeit in der Automobilindustrie“ aus dem Jahr 2006. Basis der Untersuchung war die schriftliche Be- fragung von 148 Automobilherstellern und Zulieferern, die 2005 von Center Automotive Research (CAR) durchgeführt wurde. Neuere Studien zur Situation in der Automobilindustrie liegen momentan nicht vor.

⁴¹ Vgl. hierzu Holst; Nachtwey; Dörre (2009).

überbrücken. Bereits 2005 setzten 34 Prozent aller von CAR befragten Unternehmen permanent Zeitarbeiterinnen und -arbeiter ein, vor allem in der Produktion. Ein konkretes Beispiel für den teilweise hohen und permanenten Einsatz von Zeitarbeitskräften bietet das BMW-Werk in Leipzig, das 2006 ein Drittel seiner 2.300 Beschäftigten von Zeitarbeitsfirmen entlieh.⁴² VW hat bereits seit 1997 eine eigene Zeitarbeitsagentur, die bis zu 3.500 Beschäftigte für das Unternehmen bereitstellen kann.⁴³

Generell werden aber nicht nur ungelernte Hilfskräfte von den Unternehmen angefordert, sondern verstärkt auch Fachkräfte und Facharbeiterinnen und Facharbeiter. Aus diesem Grund wird von Befürworter/innen der Zeitarbeit von einer positiven Entwicklung hin zu „qualifizierter Zeitarbeit“ als einem Instrument gegen Fachkräftemangel gesprochen.⁴⁴ Bereits 2005 gaben 24 Prozent der von CAR befragten Unternehmen an, dass zehn Prozent oder mehr ihrer Fachkräfte von Leiharbeitsfirmen gestellt werden. Nach konkreten Angaben von Vertretern des BMW-Konzerns, werden Zeitarbeitnehmerinnen und Zeitarbeitnehmer auf allen Ebenen des Werks eingesetzt.⁴⁵ Dies führt dazu, dass Zeitarbeit – berücksichtigt man das Wachstum dieses Beschäftigungssegments – schrittweise die regulären Beschäftigungsverhältnisse substituiert.⁴⁶ Diese Entwicklung kann nur durch das Eingreifen von Sozialpartnern, wie der IG Metall, und deren Gestaltungswillen in einzelnen Unternehmen verhindert werden. Dies ist beispielsweise in der in Leipzig ansässigen Sitzherstellungsfirma Faurecia geschehen. In diesem Werk wurde noch in der ersten Hälfte des Jahres 2006 ein großer Teil der 160 Arbeitsplätze von befristet Beschäftigten sowie Zeitarbeitnehmerinnen und Zeitarbeitnehmern besetzt. Es gelang im Rahmen von Tarifvertragsverhandlungen sowohl die befristeten Beschäftigungsverhältnisse als auch die der Zeitarbeitnehmerinnen und Zeitarbeitnehmer in Dauerarbeitsverhältnisse zu überführen.⁴⁷

Das Potenzial der Zeitarbeit in der Automobilbranche scheint noch lange nicht ausgeschöpft. Die von CAR gewonnen Daten sprechen eher dafür, dass „der Einsatz der

⁴² Vgl. Grzonka (2006).

⁴³ Vgl. Scheuplein u. a. (2007): S.17.

⁴⁴ Vgl. Lars Otten, Deutsches Handwerksblatt, 05.11.2009, zitiert nach: <http://www.ig-zeitarbeit.de/artikel/4867> (Stand: 11.11.2009)

⁴⁵ Vgl. Dudenhöffer/ Büttner (2006).

⁴⁶ Vgl. z. B. Promberger (2006), Holst; Nachtwey; Dörre (2009).

⁴⁷ Vgl. IG Metall Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen (2006).

Zeitarbeit in der Automobilindustrie weiter anwächst“.⁴⁸ Dies bestätigen auch die allgemeinen Trends, die sich seit Mitte 2009 in der Zeitarbeitsbranche zeigen. Zwar haben viele Zeitarbeitnehmerinnen und Zeitarbeitnehmer im Zuge der Krise ihre Arbeit verloren – im Mai 2009 waren es „nur“ noch rund 508.000 Beschäftigte auf Zeitarbeitsbasis. Dies entspricht einem Rückgang von mehr als einem Drittel. Allerdings wird von einem erneuten Anstieg von Zeitarbeitsverhältnissen in der bundesdeutschen Wirtschaft für die Zeit nach dem Überwinden der Krise auf bis zu 2,5 Mio. Beschäftigte ausgegangen. Erste Tendenzen hierzu zeigen sich heute schon: So werden bereits seit Juli 2009 auch in den stark krisengeschüttelten Wirtschaftszweigen – wie etwa der Automobilindustrie – wieder Zeitarbeitnehmerinnen und Zeitarbeitnehmer eingestellt.⁴⁹

Ein Beispiel für gezielte Maßnahmen zur Beschäftigungssicherung von Zeitarbeitnehmerinnen und -nehmern in der Krise lieferten die Betriebsräte des Audiwerks in Ingolstadt: Frühzeitig verhandelten sie mit den mit ihnen kooperierenden Zeitarbeitsunternehmen über mögliche Beschäftigungssicherungsmaßnahmen. Das Ergebnis war die Schaffung einer Transfergesellschaft für betroffene und abgemeldete Leiharbeiterinnen und -nehmer. Beim Wechsel in die Transfergesellschaft erhielten sie zumindest für viereinhalb Monate 75 Prozent des letzten Nettoeinkommens, das sie bei Audi erzielt hatten.⁵⁰

Aus frauenpolitischer Perspektive ist den weiteren Entwicklungen im Bereich Zeitarbeit hohe Aufmerksamkeit zu widmen, da im Zuge der Tertiarisierung des industriellen Sektors auch für weibliche Beschäftigte diese Beschäftigungsform immer stärkere Bedeutung gewinnen wird. Deshalb ist das politische Augenmerk auch auf oftmals ausgegliederte Unternehmensbereiche wie Kantinen, Callcenter oder Gebäudereinigung zu richten, um diese unter geschlechterspezifischen Aspekten genau zu beobachten.

Für den gesamten Bereich der Automobilindustrie bedarf es in Bezug auf Zeitarbeit einer gleichstellungspolitischen Perspektive. Eine tiefer gehende Untersuchung muss sich der Frage widmen, ob es im Zuge des strategischen Outsourcings der Hersteller

⁴⁸ Zdirekt (2007), S. 4 f.

⁴⁹ Vgl. Financial Times (2009).

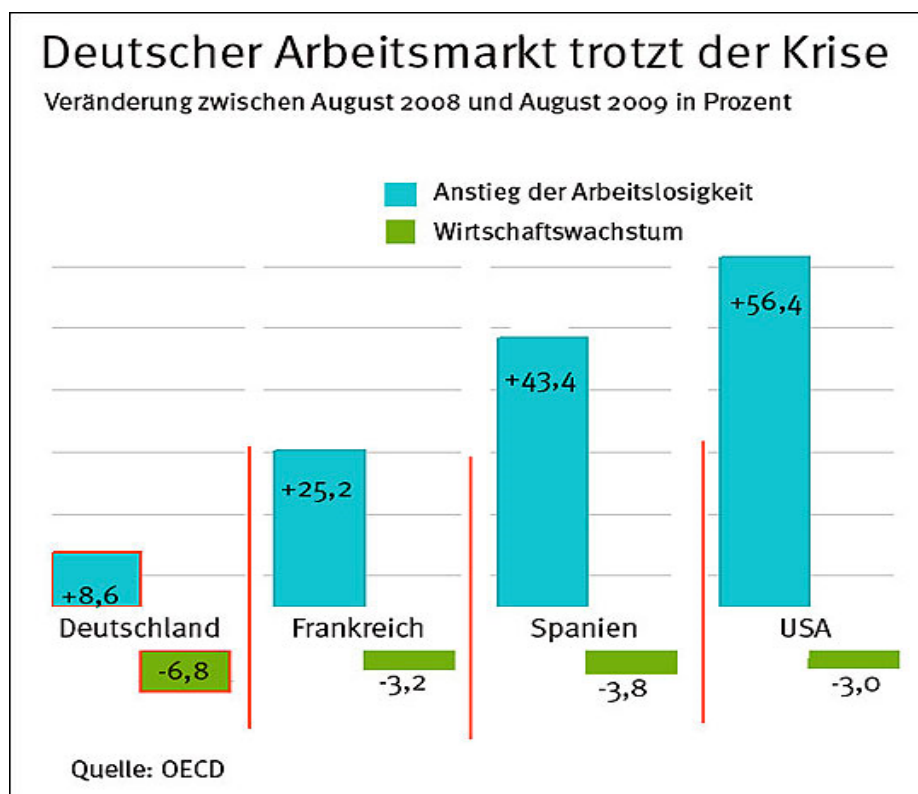
⁵⁰ Vgl. IG Metall direkt 15/2009: S. 6.

zu den Zulieferern dort zu verstärktem Einsatz von Frauen in Leih- bzw. Zeitarbeit kommt.

8. Kurzarbeit als zentrales Instrument zur Beschäftigungssicherung in der Krise

Als eine stark exportorientierte Nation hat Deutschland die Folgen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise deutlich zu spüren bekommen. Zwischen August 2008 und August 2009 sank das Wirtschaftswachstum insgesamt um 6,8 Prozent. Der Rückgang war stärker ausgeprägt als in anderen europäischen Ländern. Die Arbeitslosigkeit erhöhte sich mit „nur“ 8,6 Prozent im Vergleich aber relativ moderat (vgl. Abbildung 41). Ausschlaggebend hierfür waren die gezielten Maßnahmen zur Sicherung der Beschäftigung wie Kurzarbeit, Arbeitszeitkonten und Beschäftigungssicherungsverträge.

Abbildung 42: Entwicklung von Wirtschaftswachstum und Arbeitslosigkeit in ausgewählten Ländern zwischen August 2008 und August 2009



Quelle: IG Metall (2009 b)

Diese beschäftigungspolitischen Maßnahmen hatten seit Beginn der Krise für die IG Metall höchste Priorität. Die Forderungen der IG Metall stellen einen wesentlichen Beitrag für das »Gesetz zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutsch-

land« dar.⁵¹ Mit ihm wurden Kurzarbeit als ein zentrales Instrument der Beschäftigungssicherung vereinbart und die Voraussetzungen für Qualifizierung und Weiterbildung in der Kurzarbeit erleichtert. Im Weiteren wurde erreicht, dass die Bezugsdauer für das konjunkturelle Kurzarbeitergeld bei einer Beantragung in 2009 auf 24 Monate verlängert wurde.⁵² Auch für 2010 steht seit Ende November 2009 die Verlängerung der Bezugsdauer von ursprünglich sechs auf 18 Monate fest. Mit der erneuten Verlängerung der Bezugsdauer wurde eine der zentralen IG-Metall-Forderungen der letzten Monate erfüllt. Seitens des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales wurde zu dieser Entscheidung erklärt:

„Mit Hilfe des Kurzarbeitergeldes können Arbeitgeber auch weiterhin Phasen mit schlechter Auftragslage überstehen, ohne Arbeitnehmer entlassen zu müssen. In diesem Jahr [2009] konnten so Hunderttausende Arbeitsplätze gerettet und damit wertvolle Kenntnisse von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gesichert werden. Wir müssen davon ausgehen, dass es im nächsten Jahr noch keine Entwarnung am Arbeitsmarkt gibt. Deshalb bleibt auch im Jahr 2010 die Sicherung von Arbeitsplätzen eine Herausforderung.“⁵³

Auch für die Qualifizierung während der Kurzarbeit wurden bereits in der Anfangsphase der Krise die rechtlichen Grundlagen geändert und eine finanzielle Förderung durch die Bundesagentur für Arbeit ermöglicht.⁵⁴

Kurzarbeit als Mittel zur Beschäftigungssicherung kam in der Automobilindustrie seit Beginn der Krise in wachsendem Ausmaß zum Einsatz (vgl. Abbildung 43). Zwischen Oktober 2008 und Februar 2009 stieg die Zahl der in Kurzarbeit Beschäftigten von 4.465 auf 274.936 Personen rapide an (vgl. auch Tabelle 11 im Anhang). Mehr als 60.000 dieser Beschäftigten gehörten dabei im Februar zu Volkswagen, rund 50.000 zu Daimler.⁵⁵ Der Frauenanteil an allen in Kurzarbeit Beschäftigten lag mit 41.000 Personen bei rund 15 Prozent. Dies entsprach in etwa ihrem Anteil an allen Beschäf-

⁵¹ Das Gesetz ist Teil des Konjunkturpaketes II und ist rückwirkend zum 1. Februar 2009 in Kraft getreten.

⁵² Zunächst wurde das Kurzarbeitergeld nur für 12 Monate, dann für 18 Monate bewilligt. Seit Sommer 2009 – befristet bis zum 31.12.2009 – ist die Bezugsdauer auf 24 Monate verlängert worden.

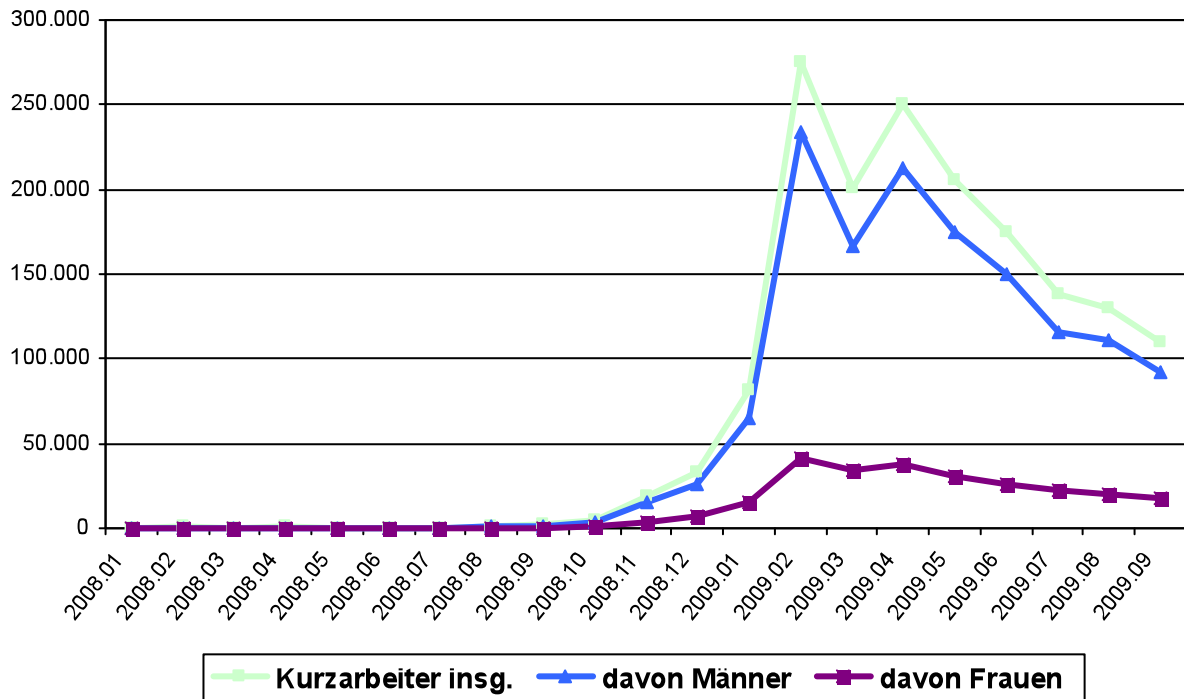
⁵³ Vgl. Bildungsspiegel (2009).

⁵⁴ Die zwei Rechtsgrundlagen sind: Die Durchführungsanweisung 12/08 für Geringqualifizierte und die ESF Richtlinie vom 18.12.09 für alle sonstigen Beschäftigtengruppen.

⁵⁵ Vgl. FOCUS Online (2009).

tigten in der Branche. Bis September 2009 blieb dieser Anteil relativ konstant bei 15,8 Prozent (vgl. auch Tabelle 11 im Anhang). Damit profitierten Frauen etwas mehr als ihrem Anteil entsprechend an dieser arbeitsmarktpolitischen Maßnahme zur Sicherung der Beschäftigung.

Abbildung 43: Entwicklung der Kurzarbeit unter männlichen und weiblichen Beschäftigten der Automobilindustrie insgesamt, Januar 2008 bis Juni 2009⁵⁶



Grafik: Wert.Arbeit GmbH (Berlin); Quelle: Sonderauswertung des Statistischen Bundesamtes 2009

"Die Kurzarbeit hat dafür gesorgt, dass der Arbeitsmarkt sich bislang relativ milde durch diese Krise durcharbeitet und auch dazu beigetragen – und das sollte man nicht unterschätzen –, dass das Vertrauen in die Zukunft relativ ungebrochen ist. Die Menschen konsumieren wie eh und je, auch die Unternehmen sind bislang nicht in Panik verfallen. Alleine das ist sicherlich ein Effekt, den man nicht unterschätzen soll“, so Hilmar Schneider vom Bonner Institut „Zukunft der Arbeit“ in einem Interview mit Deutschlandradio.⁵⁷

⁵⁶ Die angegebenen Daten beruhen auf der neuen statistischen Klassifikation der Wirtschaftszweige, der WZ2008. Ein Vergleich mit Daten, denen die bis Ende 2008 gültige Wirtschaftsklassifikation, die WZ2003, zugrunde liegt, ist deshalb nur unter Vorbehalt und mit Einschränkungen möglich.

⁵⁷ Vgl. Birnbaum, Ch. (2009).

Das Instrument Kurzarbeit ist, laut einer Studie des IAB von August 2009⁵⁸, einerseits eine große finanzielle Belastung für die Unternehmen, andererseits aber auch eine Investition in die Zukunft. Die Kosten für den Einsatz von Kurzarbeit würden sich – so die Schätzungen des IAB – in 2009 auf bis zu fünf Mrd. Euro belaufen. Für Unternehmen eine immer größere Belastung, die – sollten sich Aufschwungsignale nicht deutlicher einstellen – zu Entlassungswellen in größerem Ausmaß führen können. Deutliche Vorteile werden allerdings gesehen, wenn der sich bereits leicht abzeichnende Aufschwung weiter anhalte: Denn durch das Halten des Personals in der Krise ersparen sich Unternehmen eine spätere kostenintensive Suche nach qualifiziertem Personal, so die Verfasser der IAB-Studie. Die Zeit der Kurzarbeit könne darüber hinaus zur Weiterqualifikation effektiv genutzt werden. Zudem stabilisiere sich der Binnenkonsum der deutschen Wirtschaft, wodurch sich die Gefahr eines neuen Konjunkturerinbruchs verringere.⁵⁹

In der Automobilindustrie stellt sich die Situation – im Angesicht von Kurzarbeit und Krise – konkret wie folgt dar: Die Beschäftigung – auch die Frauenbeschäftigung – ist aktuell auf einem hohen Niveau. Die Produktion wird auch noch über das Jahr 2009 hinaus für längere Zeit unter den Rekordmarken der Jahre 2007 und 2008 bleiben – so die Prognosen des VDA. Beschäftigungssicherung hat deshalb weiterhin höchste Priorität. Es gilt, für Unternehmen sowie ihre Beschäftigten, in und auch nach der Krise weiter günstige Voraussetzungen für Veränderungen und zukunftssichernde Entwicklungen in der Automobilindustrie zu schaffen. Eine Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit ist es, die Beschäftigten als Kraft und Ressource zur Lösung der Krise zu begreifen und nicht als Kostenfaktor. Dass dies vielfach bereits erkannt oder erfolgreich vermittelt werden konnte, zeigt auch die steigende Zahl an Beschäftigungssicherungsverträgen in den Unternehmen der Automobilbranche, durch die – unabhängig von den weiteren Plänen der Bundesregierung über die mögliche Verlängerung der Bezugsdauer für das konjunkturelle Kurzarbeitergeld – vertraglich die Erhaltung von Arbeitsplätzen bis in das Jahr 2011 garantiert wurde.

Die Kurzarbeit hat sich in der derzeitigen Krise, deren weiterer Verlauf schwer einschätzbar ist, als ein bedeutsames Instrument zur Beschäftigungssicherung bewährt. Mittels Qualifizierung konnte zumindest teilweise nicht nur der Erhalt, sondern auch

⁵⁸ Bach; Spitznagel (2009).

⁵⁹ Vgl. Spiegel Online (2009 a).

die Erweiterung des Qualifikationspotenzials erreicht werden. Auch für die nächsten Monate ist die Fortsetzung der Kurzarbeit gesichert und wird damit auch in 2010 dazu beitragen, dass Beschäftigte und Unternehmen die – wie prognostiziert - anhaltende Phase schlechter Auftragslage ohne einen extremen Abbau von Arbeitsplätzen überstehen. Ein zentraler Beitrag für die weitere Entwicklung der Automobilindustrie – nämlich die Förderung des Know-hows der Beschäftigten – wird zudem durch die generelle Möglichkeit und finanzielle Förderung von Qualifizierung während der Kurzarbeit ermöglicht und muss effektiv weiter genutzt werden.

9. Der Wandel der Arbeitsverhältnisse in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie aus gleichstellungspolitischer Sicht – Kurzfassung und Ausblick

1. Die Automobilindustrie – sowohl die Hersteller als auch die Zulieferer – sind für die industrielle Frauenbeschäftigung von großer Bedeutung

Mit über 100 Tsd. weiblichen und etwas weniger als 630 Tsd. männlichen Beschäftigten im Jahr 2008 ist die Automobilindustrie beschäftigungspolitisch sehr bedeutsam. Der Frauenanteil an der Zahl der Gesamtbeschäftigten in der Automobilindustrie betrug im gleichen Jahr 14 Prozent und liegt damit erheblich unter anderen industriellen Branchen – wie beispielsweise der Elektroindustrie. Im Zeitraum zwischen 2005 und 2007 war eine stetige Abnahme der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung von Frauen zu verzeichnen. Leichte Zuwächse sind im Zeitraum von Herbst 2007 bis Ende 2008 zu verzeichnen, diese sind überwiegend auf Zunahme der Teilzeitbeschäftigung zurückzuführen.

2. Die Frauenbeschäftigungsrate in den einzelnen Wirtschaftszweigen zeigt unterschiedliche Tendenzen

Die Beschäftigungsentwicklung der jüngsten Zeit verläuft in den einzelnen Wirtschaftszweigen unterschiedlich, allerdings für Frauen und Männer sehr ähnlich. Einem Abbau der Arbeitsplätze bei den Automobilherstellern steht der Zuwachs der Beschäftigung bei den Zulieferern – also dem Wirtschaftszweig mit dem niedrigeren Einkommensniveau – gegenüber. Das Niveau des Ab- bzw. Aufbaus war dabei prozentual als auch in absoluten Zahlen vergleichbar und weist damit auf gezielte Outsourcing-Strategien von der Automobil-Hersteller- in die Zulieferindustrie hin, der Frauen und Männer gleich stark trifft.

Die Frauenanteile an der Gesamtbeschäftigtenzahl differieren zwischen den einzelnen Wirtschaftszweigen: Bei den Automobilherstellern betrug der Frauenanteil im Jahr 2008 lediglich zwölf Prozent, bei den Wirtschaftszweigen hingegen, die zur Zulieferindustrie zählen, zwischen 12,2 Prozent (Herstellen von Karosserien, Aufbauten und Anhängern) und 18 Prozent (Hersteller von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren).

3. Die Einkommenssituation von Frauen und Männern ist an die Kategorie Geschlecht gebunden

Sowohl die Netto- als auch die Bruttoeinkommen zeigen große Differenzen zwischen den Geschlechtern auf. So haben die Frauen in der Automobilindustrie – abhängig von Wirtschaftszweig und Leistungsgruppe – zwischen neun und 14 Prozent weniger Bruttoeinkommen als ihre männlichen Kollegen. Besonders machen sich die Differenzen in den höchsten und in den niedrigsten Leistungsgruppen bemerkbar. Rechnet man Sonderzahlungen noch mit ein, klafft die Gehaltsschere nochmals stärker auseinander. Diese Differenz kann für alle Leistungsgruppen ziemlich einheitlich beobachtet werden. Dennoch muss festgehalten werden, dass die weiblichen Beschäftigten in der Automobilindustrie im Vergleich zu den Arbeitnehmerinnen in anderen Branchen im Gesamtbild besser dastehen.

4. Das „klassische Ernährermodell“ und der Berufsstatus der „Facharbeiterin“ bzw. des „Facharbeiters“ prägen die Lebens- und Arbeitssituation

Die – im Vergleich zu anderen Branchen – relativ guten Einkommensverhältnisse ermöglichen es den männlichen Beschäftigten der Automobilindustrie eher als anderen, nach dem „klassischen Ernährermodell“ zu leben. So arbeiten ihre Lebenspartnerinnen seltener und sie leben häufiger gemeinsam mit Kindern unter 18 Jahren in einem Haushalt. Für die Frauen zeigt sich ein ganz anderes Bild: Egal, ob mit oder ohne Partner, leben sie seltener mit Kindern unter 18 Jahren in einem Haushalt als Kolleginnen aus anderen Branchen. Dies kann eventuell mit der fehlenden Flexibilität der Arbeitszeiten zusammenhängen, die die Vereinbarkeit von Beruf und Familie für Frauen erschwert.

In Bezug auf die Bildungs- und Berufsabschlüsse zeigt sich, dass sowohl männliche als auch weibliche Beschäftigte im Vergleich zu anderen Branchen niedrigere Abschlüsse vorzuweisen haben. Facharbeiterinnen und Facharbeiter mit Haupt- oder Realschulabschluss bilden die klare Mehrheit. Weibliche Beschäftigte haben häufiger als ihre männlichen Kollegen keinen Berufsabschluss und seltener einen hohen Berufsabschluss wie z. B. einen Meisterbrief. Dies steht in Kontrast zu ihren ansonsten oftmals höheren Schulabschlüssen.

5. Die demografische Entwicklung einer zunehmenden „alternden Gesellschaft“ schlägt sich auch in der Automobilindustrie nieder

Insgesamt verändert sich die Altersstruktur in der Automobilindustrie: Die Beschäftigten werden zunehmend älter. Momentan stellt die Gruppe der 35- bis 44-Jährigen den größten Beschäftigtenanteil dar – sowohl bei den Männern als auch bei Frauen. Im Jahr 2008 zählten rund 30 Prozent aller weiblichen Beschäftigten zu dieser Altersgruppe. Die Gruppe der 55- bis 64-jährigen Arbeitnehmerinnen nimmt kontinuierlich zu. Ein deutlicher Alterungsprozess der Belegschaften – sowohl der weiblichen als auch der männlichen – zeichnet sich ab. Bei den Endherstellern sowie in den Zulieferzweigen gibt es zwar für junge Beschäftigte verstärkte Ausbildungsaktivitäten⁶⁰, allerdings stellen die unter 25-jährigen Beschäftigten bei den Frauen nur 12,5 Prozent aller Beschäftigten dar, bei den Männern sogar nur 8,8 Prozent (Stand: 31.12.2008). Unter dem Aspekt der Nachwuchs- und Fachkräftesicherung ist den Ausbildungsaktivitäten in den Unternehmen in der Branche verstärkte Aufmerksamkeit zu widmen.

6. Befristete Beschäftigungsverhältnisse sind für Frauen auf dem Vormarsch

In der Automobilindustrie zeigt sich insgesamt ein Trend hin zu mehr befristeten Beschäftigungsverhältnissen – gerade unter weiblichen Beschäftigten. Zwischen 2006 und 2008 nahm die Zahl der Befristungen – laut Ergebnissen des Mikrozensus – um insgesamt 21.000 Stellen zu. 15.000 von ihnen entfielen auf männliche, 6.000 auf weibliche Beschäftigte. Der Anteil der Frauen an allen befristet Tätigen lag in 2008 bei 22 Prozent und ist im Vergleich zu 2006 leicht angestiegen. Sowohl 2006 als auch 2008 war zudem der Frauenanteil unter den befristet Tätigen höher als ihr Anteil an der Gesamtbeschäftigtenzahl. Frauen in der Automobilindustrie sind somit stärker von Befristungen betroffen als Männer.

55 Prozent der befristeten Beschäftigungsverhältnisse finden sich im Endherstellere-zweig der Automobilindustrie. Hier waren zwischen 2006 und 2008 auch die größten Zuwächse zu verzeichnen – gerade unter den befristet beschäftigten Frauen. Ihre Zahl nahm um knapp 45 Prozent zu (Männer: Zuwachs von 24 Prozent), wodurch ihr Anteil an allen befristet Tätigen im Endherstellere-zweig auch von 17,6 Prozent im Jahr 2006 auf 20 Prozent im Jahr 2008 anstieg. Ein noch größerer Frauenanteil an befristet Tätigen findet sich jedoch in Zulieferunternehmen von Teilen und Zubehör: Der

⁶⁰ Vgl. Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit 2007; Übersicht A5.9.1/28.

Frauenanteil lag hier im Jahr 2008 bei 25,5 Prozent. Im Vergleich zu 2006 ist er allerdings gleich geblieben.

7. Teilzeitbeschäftigung ist für Frauen aufgrund des oftmals vorherrschenden Schichtmodells wenig verbreitet, aber eine wachsende Beschäftigungsform

Im Vergleich zur Gesamtwirtschaft ist die Zahl der in Teilzeit arbeitenden Frauen in der Automobilindustrie gering. Nur 17,2 Prozent – in absoluten Zahlen sind es knapp 18 Tsd. Beschäftigte – gingen 2008 dieser Beschäftigungsform nach. Bei den Männern waren es sogar nur 1,5 Prozent aller Beschäftigten – in absoluten Zahlen etwas über 9 Tsd. männliche Erwerbstätige in Teilzeit. Zwei Drittel der in Teilzeit beschäftigten Personen waren weiblich und von daher kann auch hier die Aussage getroffen werden: Teilzeitarbeit ist eine Frauendomäne und gewinnt an Bedeutung. Zwischen 2005 und 2008 steigerte sich der Anteil der Teilzeittätigen um genau einen Prozentpunkt. Unter den Männern blieb er hingegen konstant.

Weibliche Beschäftigte nennen als häufigsten Grund für Teilzeitarbeit „familiäre“ bzw. „persönliche Gründe“ und bringen damit zum Ausdruck, dass ihnen die Vereinbarkeit von Familie/Privatleben und Beruf wichtig ist. Mit 46,4 Prozent nennen weit mehr Frauen in der Automobilbranche dies als Grund für die Reduzierung von Stunden als der Durchschnitt aller weiblichen Beschäftigten (37,5 Prozent). Angesichts der weit verbreiteten Schichtdienstregelungen – fast 41 Prozent der Männer und 27,6 Prozent der Frauen in der Automobilbranche arbeiten im Schichtwechsel – sind die Spiel- und Gestaltungsräume für eine ausgewogene Balance zwischen Arbeit und Familie/Privatleben und für die Erledigung von Betreuungsaufgaben eng und noch nicht ausreichend unter Berücksichtigung auch der persönlichen Belange der Beschäftigten ausgelotet.

8. Geschlecht und Alter sind bei den Mini- und Midijobber/-innen entscheidend

Mini- und Midijobs sind – ebenso wie Teilzeitarbeit – in der Automobilbranche seltener zu finden als in anderen Wirtschaftsbereichen. Dennoch lassen sich auch hier klare geschlechtsspezifische Unterschiede feststellen. Deutlich mehr Frauen als Männer übten in 2008 einen Midijob aus, am höchsten war der Frauenanteil an den Midijobbern bei den Karosseriebauern mit 71 Prozent.

Minijobs sind für Frauen häufiger als für Männer das einzige Beschäftigungsverhältnis. Besonders deutlich zeigt sich diese Tendenz in der Zuliefererindustrie, wo für knapp 37% der männlichen Minijobber dieser nur Nebenjob ist. Auch bestehen klare Unterschiede im Alter von männlichen und weiblichen Minijobbern: Die weiblichen Beschäftigten üben überwiegend einen Minijob in der „Haupterwerbsphase“ (30 bis 50 Jahre) aus), in die auch die „Hauptfamilienphase“ fällt. Männern hingegen dient ein Minijob oftmals als Einstieg (z.B. als Werksstudent) oder als Ausstieg (Altersteilzeit) aus dem Erwerbsleben.

9. Zeitarbeit: Eine prekäre Beschäftigungsform erfreut sich immer größerer Beliebtheit

Die Zeit- bzw. Leiharbeit boomt(e) und wird auch nach der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise weiterhin deutlich an Zahl und Bedeutung zunehmen. Hiervon gehen die Gewerkschaften, die Wirtschaftsverbände und auch die Wissenschaft aus. Derzeit – nach dem enormen Absturz in der Krise – breitet sich in der Zeitarbeitsbranche bereits wieder Zuversicht aus. Bislang sind Frauen – im Vergleich zu ihrem Anteil in anderen prekären Beschäftigungsformen – selten als Zeitarbeitnehmerinnen in der Automobilbranche tätig. Doch bereits vor den krisenbedingten Entwicklungen zeigte sich, dass sich die Zeitarbeit zunehmend auch auf die eher weiblich dominierten Beschäftigungsbereiche, wie beispielsweise den Angestelltenbereich, ausweitet und nicht mehr ausschließlich den männlich dominierten Produktionsbereich betrifft. Somit ist Vorsicht geboten. Die Verdrängung regulärer Beschäftigungsverhältnisse, die Verbreitung stark untertariflicher Bezahlung, die Verunsicherung von Zeitarbeitnehmerinnen und Zeitarbeitnehmern in Bezug auf ihre rechtlichen Ansprüche sowie die Schwächung von sozialer Integration in den Betrieben sind dokumentierte Folgen dieser Beschäftigungsform. Die IG Metall setzt sich bereits seit längerem für die Belange der in Zeitarbeit Beschäftigten ein und fordert stärkere Regulierungen und bessere Beschäftigungsbedingungen für diese Gruppe. In Zukunft wird es dabei darauf ankommen, noch stärker die geschlechterpolitische Perspektive in die Zeitarbeitsdebatte einfließen zu lassen.

10. Kurzarbeit und Krise: Beschäftigungssicherung mit Blick in die Zukunft ist unerlässlich

Der Einsatz von Kurzarbeit als „Schutzschirm für Beschäftigung“ hat viele vor einem Jobverlust während der bisher härtesten Monate der Finanz- und Wirtschaftskrise

bewahrt. Dies zeigt die Zahl von knapp 275.000 Kurzarbeiterinnen und Kurzarbeitern in der Automobilindustrie im Februar 2009 deutlich. Die Beschäftigung in der Branche – auch die Frauenbeschäftigung – ist u. a. hierdurch zwar immer noch auf hohem Niveau, doch die Krise und ihre Folgen werden noch länger zu spüren sein – so zahlreiche Prognosen. Deutliches Indiz dafür ist die geringe Kapazitätsauslastung der Industrie. Die Einigung auf eine erneute Verlängerung der Bezugsdauer auf 18 Monate für Unternehmen, die Kurzarbeit in 2010 anmelden werden – wie von der IG Metall bereits seit langem gefordert war –, wird weiterhin als adäquates Mittel anerkannt, gut ausgebildete weibliche und männliche Fachkräfte zu halten.

11. Zukunftsfeste Unternehmen in der Automobilbranche brauchen zukunfts-fähige Belegschaften

Die weiblichen und männlichen Beschäftigten sind die wichtigste Ressource der Automobilbranche. Diese muss erhalten, gepflegt und gefördert werden. Die Fokussierung auf Qualifizierung während der Kurzarbeit war ein Schritt in die richtige Richtung. Die Produktion wird auch noch über das Jahr 2009 hinaus für längere Zeit unter den Rekordmarken der Jahre 2007 und 2008 bleiben. Beschäftigungssicherung hat deshalb höchste Priorität – gerade weil eine wachsende Dynamik auf dem Arbeitsmarkt zu beobachten ist. Deshalb gilt für Unternehmen sowie ihre Beschäftigten, günstige Voraussetzungen für Veränderungen und zukunftsreiche Entwicklungen in der Automobilindustrie zu schaffen. Eine Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit ist es, die Beschäftigten als Kraft und Ressource zur Lösung der Krise zu begreifen und nicht als Kostenfaktor.

12. Demographie-sensible Personalentwicklung für weibliche und männliche Beschäftigte gestalten

Die demografische Entwicklung schreitet vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise stetig voran und wird derzeit allzu oft übersehen und überdeckt. Für die weiteren strukturellen Entwicklungs- und Innovationsprozesse sind das Wissen und die Fertigkeiten der Belegschaften wichtig. In der Automobilindustrie gibt es noch überwiegend leistungsfähige Belegschaften im mittleren Erwerbsalter, es vollzieht sich jedoch ein deutlicher Alterungsprozess. Aus diesem Grund müssen u. a. die Arbeits- und Leistungsanforderungen kritisch auf ihre Alters- und Altersgerechtigkeit hin überprüft werden. Betriebliche Gesundheitsförderung, gute Arbeit, wertschätzende Führung

und Unternehmenskultur, Personalentwicklung, Qualifizierung für neue Aufgaben und aktive Gestaltung von Erwerbsbiografien müssen deshalb in den Unternehmen der Automobilindustrie noch größere Aufmerksamkeit erhalten – nicht nur, aber gerade auch in der Krise. Die unterschiedlichen Lebens- und Arbeitsbedingungen und auch die abweichenden Einbindungen in die Arbeitswelt von Frauen und Männern legen eine geschlechterbezogene Betrachtungsweise nahe, um zu passgenauen und zielgruppengerechten Handlungsoptionen zu kommen.

13. Eine auf Chancengleichheit ausgerichtete Branchenpolitik in der Automobilindustrie – ein zukunftsweisendes Projekt

Die chancengleiche Gestaltung der weiteren Entwicklungsprozesse der Automobilindustrie muss einerseits die bestehende Entgeltungleichheit zwischen Frauen und Männern in den Blick nehmen und zur Verwirklichung des Grundsatzes der Entgeltgleichheit beitragen. Gleichmaßen ist der schleichenden Abwärtsspirale hinsichtlich der Arbeitsverhältnisse von Frauen in der Automobilindustrie entgegenzuarbeiten. Prekarisierung darf in der Automobilbranche nicht zum Problem werden – vor allem nicht zum speziell weiblichen Problem. Eine geschlechtersensible und auf Chancengleichheit ausgerichtete Branchenpolitik ist unerlässlich, um dies zu verhindern und statt dessen die Potenziale der weiblichen Beschäftigten in und für die Branche adäquat zu fördern. Angesichts des drohenden Fachkräftemangels und vor dem Hintergrund der häufig getroffenen Aussage, dass die Diversität an vorhandenen Humanressourcen das wichtigste Kapital der Zukunft ist, stellt sich dies als zukunftsweisendes Konzept dar. Potenziale hierfür sind in der Branche vorhanden. Das Ziel „Chancengleichheit“ muss aber noch stärker in allen Handlungsbereichen auf Branchenebene verankert werden. Die hierzu notwendige Perspektiv- und Kompetenzerweiterung aller Akteurinnen und Akteure auf Branchenebene kann und muss durch verstärkten Dialog mit und Einbeziehung von frauen- und gleichstellungspolitischen Akteurinnen und Akteuren erfolgen. Ihre langjährigen Erfahrungen helfen dabei, eine zukunftsweisende, da chancengleiche Branchenpolitik zu gestalten.

14. Vereinbarkeitssensible Personalentwicklung in den Unternehmen der Automobilindustrie

Aktiv aus der Krise – gemeinsam für ein gutes Leben. Arbeit und Leben besser miteinander vereinbaren! Dies findet breite Zustimmung bei den weiblichen und männlichen Beschäftigten. 78 Prozent der Frauen und 76 Prozent der Männer, die sich an der Befragung der IG Metall >Gemeinsam für ein gutes Leben< beteiligten, betrachten das als sehr wichtig. Sie fordern genügend Zeit für Familie und Privates. Zudem

fordern 69 Prozent der Frauen und 59 Prozent der Männer eine Verbesserung der Kinderbetreuung.⁶¹ Diese Forderungen sind auch im Sinne der Europäischen Strategie für Wachstum und Beschäftigung. Dort heißt es: „Die Verbesserung der Arbeitsplatzqualität hat eine entscheidende Bedeutung für das Wohlergehen der Arbeitnehmer sowie für die Erhöhung von Produktivität und Beschäftigung.“⁶² Ein umfassendes Verständnis von Vereinbarkeitsfragen ist dafür unerlässlich. Hierzu ist ein weit gefasster Vereinbarkeitsbegriff in den Blick zu nehmen und umzusetzen, der sich auf alle Phasen des Lebens bezieht, aktiv beide Geschlechter einbezieht und gute Arbeits- und Lebensverhältnisse in den Fokus stellt. Wege zu Erreichung dieses Ziels müssen aufgezeigt und Impulse immer wieder neu gegeben werden. Denn:

„Die Thematik der Vereinbarkeit von Berufs-, Privat- und Familienleben ist kein Selbstgänger. Es bedarf einer kontinuierlichen Sensibilisierung sowie umfassender Verbreitungsstrategien. Unbestritten hat die Vereinbarkeit von Berufs-, Privat- und Familienleben enorme betriebswirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Relevanz.“⁶³

⁶¹ Gemeinsam für ein Gutes Leben – IG Metall Kampagne 2009.

⁶² Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2008).

⁶³ Ad-hoc-Länderarbeitsgruppe „Familienbewusste Personalentwicklung – Zeichen einer modernen Unternehmensführung“ (2008).

10. Literaturverzeichnis

Ad-hoc-Länderarbeitsgruppe „Familienbewusste Personalentwicklung - Zeichen einer modernen Unternehmensführung“ (2008): Das 10-Punkte-Papier zur familienbewussten Personalpolitik – Zeichen einer modernen Unternehmensführung. Im Auftrag für die Wirtschaftsministerkonferenz am 15./16. Dezember 2008. Weimar.

Bach, H.-U.; Spitznagel, E. (2009): Kurzarbeit: Betriebe zahlen mit - und haben was davon. IAB-Kurzbericht Nr. 17/2009.

Bellmann, L.; Kühl, A. (2007): Weitere Expansion der Leiharbeit? Eine Bestandsaufnahme auf Basis des IAB-Betriebspanels. Hans-Böckler-Stiftung.

Berliner Institut für Sozialforschung – BIS (2008): Beschäftigte in der Automobilindustrie und den Zuliefererbranchen. Auswertung der Mikrozensusdaten von 2006. Endbericht.

Brenke, K./ Eichhorst, W. (2008): Leiharbeit breitet sich rasant aus. In: DIW Wochenbericht 19/2008, S. 242-252.

Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktberichterstattung (2009): Der Arbeitsmarkt in Deutschland. Zeitarbeit – Aktuelle Entwicklungen. Nürnberg.

Dörre, K. (2007): Zeitarbeit – eine prekäre Beschäftigungsform. In: IG Metall Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen: Sozialreport Zeitarbeit.

Dormann, F. (2001): Entwicklung der Zeitarbeit in Deutschland 1995 bis 2000. Abschlussbericht. Erstellt von der Social Consult GmbH, im Auftrag des Bundesverbandes Zeitarbeit Personaldienstleistungen e. V.

Dudenhöffer, F., Büttner, C. (2006): Der Wettbewerbsfaktor Zeitarbeit in der Automobilindustrie. In: Ifo Schnelldienst, 59 Jg. Heft 9/2006, S. 30 - 36.

Grzonka, B. (2006): Prekäre Beschäftigung: Zeitarbeit – Das Arbeitsfeld der Zukunft? Vortrag. Neuruppin.

Holst, H.; Nachtwey, O.; Dörre, K. (2009): Funktionswandel von Leiharbeit. Neue Nutzungsstrategien und ihre arbeits- und mitbestimmungspolitischen Folgen. OBS-Arbeitsheft 61. Frankfurt/Main.

Huber, B. (2009): Entwicklungspfade und Gestaltungsoptionen in der Krise - Die Zukunft der Automobilindustrie nachhaltig gestalten.

IG Metall Bezirk Niedersachsen und Sachsen-Anhalt (2009): Tarifvertrag über alternsgerechte und gesundheitsförderliche Arbeits- und Leistungsbedingungen - Tarifvertrag Demographischer Wandel I – vom 13. November 2007.

IG Metall Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen (2007): Sozialreport Zeitarbeit.

IG Metall Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen (2006): Pressemitteilung von 28.05.2006: Erfolg für die IG Metall beim BMW-Zulieferer Faurecia in Leipzig.

Jahn, E. (2009): Frauenlöhne in der Zeitarbeit. Auch Geld ist relativ. In: IAB-Forum 1/2009, S. 38 - 43.

Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2008): Bericht der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen zur Gleichstellung von Frauen und Männern – 2008. Brüssel.

Promberger, M. (2006): Leiharbeit im Betrieb. Strukturen, Kontexte und Handhabung einer atypischen Beschäftigungsform. Nürnberg.

Scheuplein, Ch. (u. a.) (2007): Im Windschatten beschleunigt. Die Automobilindustrie in Ostdeutschland 1995-2006. OBS-Arbeitsheft 49. Frankfurt a. M.: Otto-Brenner-Stiftung.

SInnovation – Soziale Innovation GmbH (2008): Machbarkeitsstudie: Zeitarbeit – Neue Herausforderungen für den Arbeitsschutz. Dortmund: SInnovation.

Vanselow, A.; Weinkopf, C. (2009): Zeitarbeit in europäischen Ländern – Lehren für Deutschland? Hans Böckler Stiftung: Fakten für eine faire Arbeitswelt. Arbeitspapier 182.

Presseartikel/ Internetquellen

Birnbaum, Ch. (2009): Schwierige Zeiten auf dem Arbeitsmarkt. In: Deutschlandradio. 06.10.2009. Online unter: <http://www.dradio.de/dlf/sendungen/hintergrundpolitik/1046260/>. (Letzter Zugriff: 07.10.2009).

Börse-Online (o.V.): Neue Rekorde bei Absatz, Produktion und Umsatz. 01.10.2008. Online unter: <http://www.boerse-online.de/auto/aktuell/:Porsche:Neue-Rekorde-bei-Absatz,-Produktion-und-Umsatz/503070.html> (Letzter Zugriff 07.10.2008).

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2008): Branchenfokus Automobilindustrie. Online unter: <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/branchenfokus,did=195926.html> (Letzter Zugriff 07.10.08).

Bundesregierung (2008): Umweltschutz – Herausforderung für deutsche Automobilindustrie. In: Magazin für Wirtschaft und Finanzen, Ausg. 061, August 2008, S.7. Online unter: www.bundesregierung.de/Content/DE/Magazine/MagazinWirtschaftFinanzen/061/t3-automobilindustrie.html (Letzter Zugriff 04.11.2008).

Die Welt (o.V.): Gewerkschaften wollen Autozulieferer schützen. In: die Welt, 15.07.2007, S. 12. Online unter: http://appl3.welt.de/media/download/1dc5f0d107a413cffb43d160208d8f00/2007-06-15_DWBE-HP_16.pdf (Letzter Zugriff: 28.10.2008).

Dobbert, S.: Leiharbeit. Geile Preise, geile Leute. In: Zeit-Online, 13.12.2007, Online unter: <http://www.zeit.de/online/2007/43/leiharbeit-bmw> (Letzter Zugriff: 03.06.2008).

Erb, D. (2009): Leiharbeiter verramscht. In: Metallzeitung – Mitgliederzeitung der IG Metall. Ausgabe 6/2009. S. 5.

Financial Times (2009): Konjunkturindikator. Zeitarbeiter wieder gefragt. 09.09.2009. Online unter: <http://www.ftd.de/unternehmen/handel-dienstleister/konjunkturindikator-zeitarbeiter-wieder-gefragt/50007361.html> (Letzter Zugriff 18.11.2008).

Financial Times (2008): Wolfsburg legt Sonderschichten ein. 04.09.2008. Online unter: <http://www.ftd.de/unternehmen/autoindustrie/VW-Golf-Produktion-Wolfsburg-legt-Sonderschichten-ein/409641.html> (Letzter Zugriff 07.10.2008).

FOCUS Online (2009): Kurzarbeit und Ferien – Autobranche in der Krise. 17.02.2009. Online unter: http://www.focus.de/finanzen/news/auto-kurzarbeit-und-ferien-autobranche-in-der-krise_aid_371922.html (Letzter Zugriff 11.11.2009).

Handelsblatt (2009): Kurzarbeit steigt dramatisch an. 16.04.2009. Online unter: <http://www.handelsblatt.com/politik/konjunktur-nachrichten/kurzarbeit-steigt-dramatisch-an;2228429> (Letzter Zugriff: 10.12.2009)

Hardt, Christoph (2009): Hand in Hand mit der IG Metall im Ausland investieren. In: Handelsblatt, 14.12.2009, S.10.

Herz, C.; Schneider, M.(2008): Abschwung trifft Premiumhersteller besonders hart. In: Handelsblatt, 07.10.2008, S. 20.

IG Metall (2009 a): Gleiche Arbeit – ungleicher Lohn. Online unter: www.igmetall.de/cps/rde/xchg/internet/style.xsl/view_1764.htm (Letzter Zugriff 10.11.2009).

IG Metall (2009 b): Arbeitsmarkt stabil dank Kurzarbeit. Online unter: http://www.igmetall.de/cps/rde/xchg/internet/style.xsl/view_2465.htm (Letzter Zugriff 10.11.2009).

IG Metall (2009c): Aktuelle Entwicklungen in der Automobilindustrie – Stand 24. November 2009.

IG Metall direkt (2009): Erste Transfergesellschaft für Leiharbeitnehmer gegründet. In: IG Metall direkt. Ausgabe 15/2009. S.6.

IG Metall (2008): Branchenreport Automobilhersteller. Automobilvergleich 2004 – 2007. Online unter: www.igmetall.de (Letzter Zugriff 07.10.2008).

IG Metall (2006 a): Branchenanalyse Automobilindustrie. Automobil- und Automobilzulieferindustrie, Teil 5. Online unter: www.igmetall.de (Letzter Zugriff 07.10.2008).

IG Metall (2006 b): Branchenanalyse Automobilindustrie. Automobil- und Automobilzulieferindustrie, Teil 1. Online unter: www.igmetall.de (Letzter Zugriff 07.10.2008).

Infografik extranet.igmetall.de (2009 a): Leiharbeit in den Bundesländern. Online unter: http://www.igmetall.de/cps/rde/xbcr/internet/leiharbeit_bundeslaender_0152209.jpg (Letzter Zugriff: 11.11.2009).

Infografik extranet.igmetall.de (2009 b): Industrielle Produktion im Organisationsbereich der IG Metall. Online unter: http://extranet.igmetall.de/cps/rde/xchg/extranet/style.xsl/view_popup_56920.htm (Letzter Zugriff: 02.11.2009).

Infografik extranet.igmetall.de (2009 c): Schlechte Noten für prekäre Beschäftigung. Online unter: http://extranet.igmetall.de/cps/rde/xchg/extranet/style.xsl/view_popup_55061.htm (Letzter Zugriff 19.11.2009).

IG Metall (Hrsg.): Entwicklung der Leiharbeit. Online unter: <http://www.gleichearbeit-gleichesgeld.de/leiharbeit-kampagne/material/charts-und-grafiken/entwicklung-der-leiharbeit-1998-2008/> (Letzter Zugriff 19.11.2009).

Internationale Metallgewerkschaft – IBM (2008): Autobericht 2006/2007. Online unter: <http://www.imfmetal.org/main/files/07040318340766/AR2006DE.pdf> (Letzter Zugriff 07.10.2008).

Koppelberg, S. (2009): Arbeit – nicht weniger, aber anspruchsvoller. In: Metallzeitung – Mitgliederzeitung der IG Metall. Ausgabe 6/2009. S. 8 f.

Martin, Stefan (2007): Automotive Cluster Ostdeutschland. Online unter: http://www.mitteldeutschland.com/uploads/media/Praes_ClusterringV_Martin.pdf. (Letzter Zugriff 07.10.08).

Meyer-Timpe, Ulrike: Arbeitskraft auf Abruf. In: Zeit, Ausgabe 18/2007, S.23. Online unter: <http://www.zeit.de/2007/18/Zeitarbeit> (Letzter Zugriff: 03.06.2008).

Pauly, Christoph (2009): Das große Sterben, In Spiegel 51/2009, S. 80f.

Pfaeller, W. (2008): Es läuft nicht mehr rund. Finanzkrise, Käuferstreik und Klimadebatte legen Autohersteller rund um den Globus lahm. In: Der Tagesspiegel, 09.11.2008, S. 22.

Skowronowski, C. (2008): Autobauer lassen Bänder stillstehen. In: Frankfurter Rundschau, 08.10.2008, S. 2 - 3.

Spiegel Online (2009 a): Kurzarbeit belastet Unternehmen mit Milliardenkosten. Online unter: <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,druck-643283,00.html> (Letzter Zugriff 23.10.2009).

Spiegel Online (2009 b): GM weist Spekulationen über US-Hilfe für Opel zurück. Online unter: <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,druck-639124,00.html> (Letzter Zugriff 30.07.2009).

Spiegel Online (2009 b): Porsche befürchtet bis zu fünf Milliarden Verlust. Online unter: <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,druck-639057,00.html> (Letzter Zugriff 30.07.2009).

Spiegel Online (2009 d): Krisenfolgen treffen Deutschlands Süden am härtesten. Online unter: <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,druck-639127,00.html> (Letzter Zugriff 30.07.2009).

Statistisches Bundesamt (2008): Fachserie 16 Reihe 2.1. **Verdienste und Arbeitskosten.** Arbeitnehmerverdienste im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich, 1. Quartal 2008. Online unter: <https://www-ec.destatis.de/csp/shop/sfg/bpm.html.cms.cBroker.cls?cmspath=struktur,vollanzeige.csp&ID=1022359> (Letzter Zugriff: 21.10.2008).

Tietz, J. (2009): Heavy Metal. In: Der Spiegel. Ausgabe 30/2009. S. 72 f.

Verband der Automobilindustrie – VDA (2009 a): Jahresbericht 2009. Online unter <http://www.vda.de/de/publikationen/jahresberichte/index.html> (Letzter Zugriff: 12.11.2009).

Verband der Automobilindustrie – VDA (2009 b): Online unter <http://www.vda.de/de/zahlen/jahreszahlen/allgemeines/> (Letzter Zugriff: 02.11.2009).

Verband der Automobilindustrie – VDA (2008): Jahresbericht 2008. Online unter http://www.vda.de/de/publikationen/publikationen_downloads/detail.php?id=489 (Letzter Zugriff 07.10.08).

Visser, C.: Autobranche unter Druck. 03.07.2008. Online unter: <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/Autobranche;art271,2564020> (Letzter Zugriff 07.10.2008).

Wallstreet-Online (o.V.): Finanzkrise erwischt Auto-Branche. 01.08.2008. Online unter: <http://www.wallstreet-online.de/nachrichten/nachricht/2484097.html> (Letzter Zugriff 07.10.2008).

Winckler, M.: Auto-Zulieferer müssen ihre Kräfte bündeln. 14.06.2008. Online unter: http://www.berlin.ihk24.de/servicemarken/presse/berl_wirt/bwarchiv/Berliner_Wirtschaft_Juni_2008/Auto-Zulieferer.jsp (Letzter Zugriff 07.10.2008).

Wyputta, A.: Die Bänder stehen still. In: die tageszeitung, 08.10.2008, S.3.

Zdirekt. Fachmagazin Zeitarbeit (2007): Zeitarbeit inzwischen Teil des operativen Geschäfts. Ausgabe 1/2007. S. 4 f.

ZEIT ONLINE (2009): BMW beendet Kurzarbeit. 01.11.2009. Online unter: <http://pdf.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2009-11/bmw-kurzarbeit-ende.pdf> (Letzter Zugriff 11.11.2009).

Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Automobilindustrie insgesamt nach Geschlecht, 2005 bis 2008	15
Abbildung 2:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Jahr 2008 in den einzelnen Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie nach Geschlecht	16
Abbildung 3:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte für den Wirtschaftszweig "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht, 2005 bis 2008	17
Abbildung 4:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte für den Wirtschaftszweig "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen" nach Geschlecht, 2005 bis 2008	18
Abbildung 5:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2005 bis 2008 für den Wirtschaftszweig "Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern" nach Geschlecht	19
Abbildung 6:	Bruttomonatsverdienst mit und ohne Sonderzahlung für Wirtschaftsklasse "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen" nach Geschlecht und Leistungsgruppe	23
Abbildung 7:	Bruttomonatsverdienst mit und ohne Sonderzahlungen in den Wirtschaftsklassen "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren"/ "Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern" nach Geschlecht und Leistungsgruppe	25
Abbildung 8:	Bruttomonatsverdienst mit und ohne Sonderzahlungen der Wirtschaftsklasse "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht und Leistungsgruppe	26
Abbildung 9:	Berufstätigkeit des Partners.....	29
Abbildung 10:	Berufsabschlüsse Frauen im Branchenvergleich	31
Abbildung 11:	Berufsabschlüsse Männer im Branchenvergleich.....	31
Abbildung 12:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Automobilindustrie insgesamt nach Geschlecht und Alter, 2005 bis 2008.....	34
Abbildung 13:	Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Männer in der Automobilindustrie insgesamt nach Altersgruppen, 2005 bis 2008.....	35
Abbildung 14:	Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Frauen in der Automobilindustrie insgesamt nach Altersgruppen, 2005 bis 2008.....	36
Abbildung 15:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Wirtschaftszweig "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht und Alter, 2005 bis 2008	37
Abbildung 16:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Wirtschaftszweig „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern" nach Geschlecht und Alter, 2005 bis 2008	38
Abbildung 17:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Wirtschaftszweig "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht und Alter, 2005 bis 2008	39
Abbildung 18:	Befristete und unbefristete Beschäftigung in der Automobilindustrie insgesamt nach Geschlecht, 2006 sowie 2008	44
Abbildung 19:	Befristete und unbefristete Beschäftigung im Wirtschaftszweig "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht, 2006 sowie 2008.....	45

Abbildung 20: Befristete und unbefristete Beschäftigung im Wirtschaftszweig "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht, 2006 sowie 2008	46
Abbildung 21: Befristete und unbefristete Beschäftigung im Wirtschaftszweig "Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern" nach Geschlecht, 2006 sowie 2008	46
Abbildung 22: Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Voll- und Teilzeittätigkeit in der Automobilindustrie insgesamt nach Geschlecht, 2008	48
Abbildung 23: Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung in der Automobilindustrie insgesamt nach Geschlecht, 2005 bis 2008	49
Abbildung 24: Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung im Wirtschaftszweig "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht, 2005 bis 2008	50
Abbildung 25: Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung im Wirtschaftszweig "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht, 2005 bis 2008	50
Abbildung 26: Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung im Wirtschaftszweig "Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern" nach Geschlecht, 2005 bis 2008	51
Abbildung 27: Mini-Jobs in der Automobilindustrie 2005-2009 nach Geschlecht*	52
Abbildung 28: Geringfügige Beschäftigung in der Automobilindustrie, als einzige Verdienstquelle sowie im Nebenjob, nach Geschlecht, 2005-2007	53
Abbildung 29: Minijobs im Wirtschaftszweig "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" 2005-2007 nach Geschlecht*	54
Abbildung 30: Geringfügige Beschäftigung 2005-2007, als einzige Verdienstquelle sowie im Nebenjob, im Wirtschaftszweig "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht	55
Abbildung 31: Minijobs im Wirtschaftszweig "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" 2005-2007 nach Geschlecht*	56
Abbildung 32: Geringfügige Beschäftigung 2005-2007, als einzige Verdienstquelle sowie im Nebenjob, im Wirtschaftszweig "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" nach Geschlecht	57
Abbildung 33: Minijobs im Wirtschaftszweig "Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern" 2005-2007 nach Geschlecht*	58
Abbildung 34: Geringfügige Beschäftigung 2005 - 2007, als einzige Verdienstquelle sowie im Nebenjob, im Wirtschaftszweig "Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern" nach Geschlecht	59
Abbildung 35: Minijobber nach Alter, Geschlecht und Wirtschaftszweig 2007	61
Abbildung 36: Midi-Jobs in den Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie nach Geschlecht, 2005 und 2008	63
Abbildung 37: Entwicklung der männlichen Midi Jobber in den Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie, 2005 bis 2008	65
Abbildung 38: Entwicklung der weiblichen Midi-Jobber in den Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie, 2005 bis 2008	65
Abbildung 39: Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in Leiharbeit 2003 bis 2008	66
Abbildung 40: Einsatzbereiche von Zeitarbeiterinnen und Zeitarbeitern	68
Abbildung 41: Entwicklung von Wirtschaftswachstum und Arbeitslosigkeit in ausgewählten Ländern zwischen August 2008 und August 2009	72
Abbildung 42: Entwicklung der Kurzarbeit unter männlichen und weiblichen Beschäftigten der Automobilindustrie insgesamt, Januar 2008 bis Juni 2009	74

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Automobilindustrie insgesamt nach Geschlecht, 2005 bis 2008	14
Tabelle 2:	Branchenvergleich des monatlichen Nettoeinkommens im Jahr 2006 nach Geschlecht	21
Tabelle 3:	Anteil der Beschäftigten (in %) in verschiedenen Einkommensgruppen (Nettoeinkommen)	22
Tabelle 4:	Kinder im Haushalt (in %)	28
Tabelle 5:	Allein/ in einer Partnerschaft Lebende mit/ohne Kinder (in %)	29
Tabelle 6:	Schulabschluss der Beschäftigten im Branchenvergleich	30
Tabelle 7:	Staatsangehörigkeit der Beschäftigten im Branchenvergleich (in %)	32
Tabelle 8:	Wohnort der Beschäftigten im Branchenvergleich (in %)	33
Tabelle 9:	Beschäftigungsform (Voll-/ Teilzeit) im Branchenvergleich nach Geschlecht....	41
Tabelle 10:	Durchschnittliche Arbeitszeit (in Stunden) im Branchenvergleich nach Geschlecht	42
Tabelle 11:	Beschäftigte nach Arbeitszeitform und Geschlecht im Branchenvergleich.....	43
Tabelle 12:	Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung in der Automobilindustrie insgesamt nach Geschlecht, 2005 bis 2008	47
Tabelle 13:	Vergleich der Zahl der Midi-Jobs in den einzelnen Wirtschaftszweigen der Automobilindustrie nach Geschlecht, 2005 und 2008	63