

Die saarländische Automobilindustrie: Motor des Strukturwandels

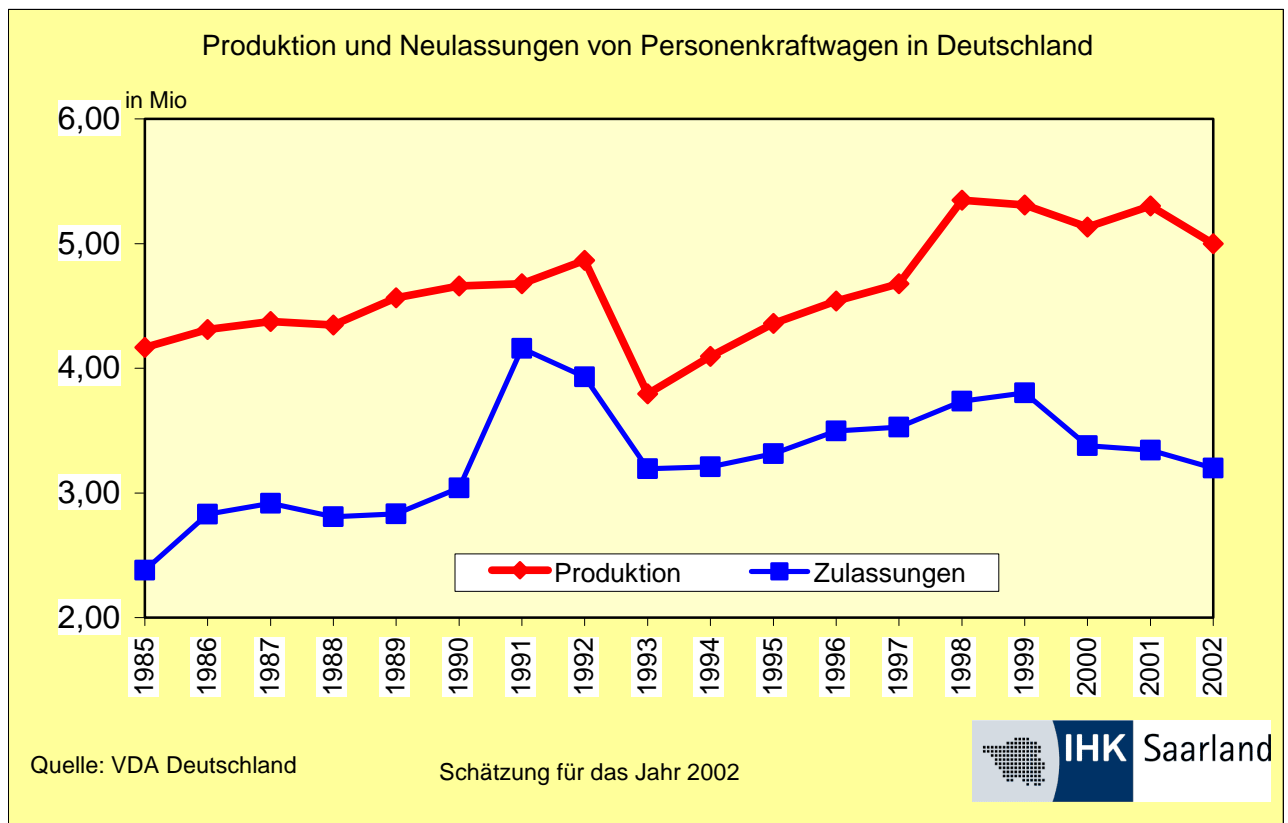
Dr. Heino Klängen und Gerd Litzenburger

Die Automobilindustrie zählt zu den wichtigsten Wirtschaftsbranchen in Deutschland. Im Saarland stellt sie die meisten Arbeitsplätze und leistet den größten Beitrag zur Wertschöpfung. Aufgrund ihrer Leistungsfähigkeit und Innovationskraft hat die Automobilindustrie hierzulande zu Recht den Ruf, Motor der wirtschaftlichen Entwicklung zu sein.

Bundesweit waren im vergangenen Jahr knapp 770.000 Männer und Frauen mit der Herstellung von Kraftfahrzeugen beschäftigt. Einschließlich der Zuliefererbetriebe und Automobilaurüster, der Werkstätten und Verkaufshäuser sowie sonstiger Dienstleister entfallen auf die Fahrzeugindustrie im weitesten Sinne insgesamt rund 5 Millionen Arbeitsplätze. Damit ist jeder siebte Arbeitsplatz in Deutschland direkt oder indirekt von der Automobilindustrie abhängig.

Aus deutschen Fabriken rollten im vergangenen Jahr fast 5,7 Millionen Fahrzeuge, das waren drei Prozent mehr als im Jahr davor. Damit wurde das bisherige Rekordergebnis des Jahres 1998 zwar knapp verfehlt (minus ein Prozent). Es reichte aber aus, die USA in der Weltautoliga vom zweiten Platz zu verdrängen. Nur in Japan wurden im vergangenen Jahr mehr Autos montiert als in Deutschland. Beweis der Stärke der deutschen Automobilindustrie ist auch, dass hierzulande deutlich mehr Fahrzeuge produziert wurden als in Frankreich und Italien zusammen.

Dieser Erfolg wäre undenkbar ohne die internationale Ausrichtung der deutschen Automobilbauer. Mehr als zwei Drittel der in inländischen Fabriken hergestellten Personenkraftwagen wurden im vergangenen Jahr exportiert, soviel wie nie zuvor. Dadurch flossen 121 Milliarden Euro in die Kassen der deutschen Kfz-Hersteller, gut neun Prozent mehr als im Vorjahr. Dagegen fiel der Anstieg beim Inlandsumsatz (81 Milliarden Euro) mit 3,5 Prozent deutlich bescheidener aus. Dass er angesichts der um gut ein Prozent auf 3,3 Millionen gesunkenen Neuzulassungen in Deutschland überhaupt noch gesteigert werden konnte, ist vor allem auf den gestiegenen Marktanteil deutscher Modelle und die höherwertige Ausstattung der Pkw zurückzuführen.



Autoland Saar

Im Sog der guten Automobilkonjunktur in Deutschland konnten auch die saarländischen Hersteller von Kraftwagen und Kraftwagenteilen im vergangenen Jahr deutlich zulegen. In den 17 Betrieben, die die amtliche Statistik in dieser Branche an der Saar verzeichnet, wurde 2001 ein Umsatz von 9,3 Milliarden Euro erwirtschaftet, 36 Prozent mehr als im Jahr davor. (Hierzu ist allerdings einschränkend anzumerken, dass ein Teil des Anstiegs auf Umgruppierungen von Betrieben des Maschinenbaus zum Fahrzeugbau beruht. Aber auch ohne diesen statistischen Hinzugewinn war die Umsatzsteigerung noch beachtlich.)

Wie im Bund wurden auch an der Saar fast 60 Prozent des Umsatzes im Ausland erzielt. Anders als im Bund sind an der Saar jedoch die Inlandsumsätze deutlich stärker gestiegen als die Erlöse im Ausland. Der Grund hierfür ist der hohe Anteil von Automobilzulieferern im Saarland, die mit ihren Komponenten und Systemen praktisch alle namhaften deutschen Automobilproduzenten beliefern.

Die herausragende Bedeutung der saarländischen Automobilindustrie für die hiesige Wirtschaft kommt schon darin zum Ausdruck, dass sie – in enger Abgrenzung – mit gut 23.000 Arbeitsplätzen mehr als ein Fünftel aller Industriearbeitsplätze stellt und beinahe jeden zweiten Euro aller Industrieumsätze erwirtschaftet. Berücksichtigt man zudem, dass auch andere Branchen wie die Stahlindustrie, der Maschinenbau, die Elektroindustrie, die Metallindustrie sowie die Gummi- und Kunststoffindustrie mehr oder weniger Vorprodukte für die Autoindustrie fertigen, dann erhält die Automobilindustrie ein

noch höheres Gewicht als Arbeitgeber. Insgesamt hängen heute mehr als 42.000 Arbeitsplätze in der Saarindustrie direkt oder indirekt vom Automobilbau ab. Das sind rund 40 Prozent aller Industriearbeitsplätze. Mit einigem Recht spricht man deshalb auch vom „Autoland Saar“. Ohne die Stärke der Automobilindustrie, die in den vergangenen drei Jahrzehnten stetig zugenommen hat, hätte das Saarland die Krisen der Montanindustrie und den dadurch ausgelösten tiefgreifenden Strukturwandel nicht so erfolgreich bewältigen können. Insofern ist es nicht zuletzt ein Verdienst der hiesigen Automobilindustrie, dass der ehemalige Montanstandort Saar heute eine moderne Industrie- und Dienstleistungsregion ist.

Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen 2001

	Betriebe	Beschäftigte	Lohn- u. Gehaltssumme (in Tsd. Euro)	Umsatz (in Tsd. Euro)	Auslands-umsatz (in Tsd. Euro)	Export- quote (in v.H.)
Saarland	17	23.245	915.518	9.341.353	5.535.823	59,3
Deutschland	1624	938.816	39.000.377	266.985.325	157.832.165	59,1
Anteil an der Industrie Saarland in v.H.	3,2	22,2	25,1	46,8	64,1	
Anteil an der Industrie Deutschl. in v.H.	3,3	14,7	17,2	19,8	31,7	

Wer macht was?

Namhafte Großbetriebe, aber auch zahlreiche leistungsfähige kleine und mittlere Unternehmen fertigen in modernen Produktionsstätten hochwertige Fahrzeugkomponenten und Ausrüstungsteile. Ob Reifen oder Getriebe, Einspritzpumpen oder Katalysatoren, Bremsen oder Kupplungsscheiben, Installationsmaterial oder Autoelektronik, Gummi- oder Kunststoffteile, Gesenkschmiede- oder Gussteile; von A wie Akkumulatoren bis Z wie Zylinderblöcke gibt es kaum ein Vormaterial oder Zulieferteil, das nicht im Saarland hergestellt wird. Eine wachsende Zahl von Autoherstellern bezieht zudem wesentliche Teile ihrer Ausrüstung insbesondere in der Automatisierungs-, Förder-, Mess- und Kontrolltechnik aus dem Saarland.

„Focus“: Made in Saarlouis

Einzigster Automobilhersteller im Saarland sind die Ford-Werke in Saarlouis mit rund 7.000 Beschäftigten. Seit Mitte August 1998 wird in Saarlouis der Ford „Focus“ produziert. Seitdem sind in Saarlouis bereits mehr als 1.4 Millionen Ford Focus vom Band gelaufen. Der Ford Focus ist in den Jahren 2000 und 2001 auf allen fünf Kontinenten das meistverkaufte PKW-Modell gewesen. Das Ford-Werk in Saarlouis arbeitet seit der Markteinführung des Focus im Dreischichtbetrieb. Täglich verlassen 1.930 Autos die Produktionsbänder des Herstellers an der Saar. Nach den Werksferien 2002 wird die Tagesproduktion auf 1.980 Fahrzeuge erhöht. 300 neue Arbeitsplätze werden dadurch

in Saarlouis geschaffen. Der Focus wird außer in Saarlouis auch im spanischen Fordwerk in Valencia sowie in Fordwerken in Nord- und Südamerika produziert.

Zukunftsweisendes Konzept: „Ford-industrial-supplier-park“

Zeitgleich mit dem Produktionsstart des neuen Focus wurde in Saarlouis auch der „Ford industrial supplier Park“ in Betrieb genommen. Im Rahmen dieses Vorhabens, dass die Ford-Zentrale als Modellprojekt für andere Standorte ansieht, sind auf dem Gelände des Industrieparks in unmittelbarer Nachbarschaft zum Fordwerk klassische Zulieferer und Komponenten-Monteur für den Focus angesiedelt worden. Auf einer Fläche von derzeit 200.000 Quadratmetern fertigen zwölf Zulieferer komplexe Bauteile und Komponenten, die nicht nur „just in time“, sondern auch „just in sequence“, also zur richtigen Zeit und in der richtigen Reihenfolge an der Ford-Produktionslinie eintreffen. Insgesamt arbeiten bei den verschiedenen Zulieferern derzeit rund 1.700 Personen. Der Industriepark ist wegen seines Modellcharakters ein wichtiges Aushängeschild nicht nur für das Unternehmen selbst, sondern auch für das „Autoland Saar“ insgesamt. Zurzeit wird eine weitere Ausbaustufe des Zulieferparks verwirklicht. Ab den Werksferien 2003 sollen in einer zusätzlichen Halle rund 130 neue Mitarbeiter dort ihren Arbeitsplatz finden.

Mit den beiden mittelständischen Unternehmen **Hydraulik Gergen GmbH** und **Jung GmbH**, die eng kooperieren, sind im Saarland zwei weitere Betriebe im Fahrzeugbau, genauer Nutzfahrzeugbau, aktiv. Bei Jung und Gergen stellen insgesamt rund 240 Personen Lkw-Anhänger, Sonderfahrzeuge, Kipper und Wechselsysteme her.

Zulieferer: Rückgrat der Automobilindustrie

Die Struktur der Automobilzulieferer im Saarland ist sehr heterogen: Einigen Großunternehmen, die überwiegend Zweigwerke bzw. Tochterunternehmen größerer Konzerne sind, steht eine Vielzahl kleinerer und mittlerer Unternehmen gegenüber, die im wesentlichen für den deutschen und europäischen Markt produzieren. Viele Betriebe liefern nahezu ausschließlich an die Automobilindustrie, andere Unternehmen sind stärker diversifiziert. Insgesamt sind nach Erhebungen der IHK rund 60 saarländische Betriebe als Automobilzulieferer tätig.

Die Homburger Werke der **Robert Bosch GmbH** partizipieren seit einigen Jahren von dem zunehmenden Diesel-Anteil an den neu zugelassenen Personewagen in Westeuropa. Die rund 6.600 Mitarbeiter fertigen zurzeit hauptsächlich die zweite Generation der Common-Rail (Gemeinsame Schiene)-Technologie. Daneben werden aber auch Komponenten für Lkw-Motoren hergestellt. In den vergangenen fünf Jahren wurden jährlich rund 100 Millionen Euro investiert. In diesem Jahr wird das Investitionsvolumen mit ca. 80 Millionen Euro etwas niedriger sein.

Gut laufen auch die Geschäfte bei der **ZF Getriebe GmbH**, einer Tochter der ZF Friedrichshafen AG, dem weltweit größten unabhängigen Spezialisten für Antriebs- und Fahrwerktechnik. Am Standort

Saarbrücken wurden im Jahr 2001 mit rund 5.100 Mitarbeitern 714.000 Pkw-Automatgetriebe gefertigt. Der Grund für die positive Geschäftsentwicklung ist die steigende Nachfrage nach automatischen Getrieben sowie die Serieneinführung der weltweit ersten 6-Gang Automatik im neuen BMW 7-er und jetzt auch im Jaguar S-Type. Damit wurde die Technologieführerschaft des Unternehmens erneut bestätigt. Die neue Getriebegeneration soll mittelfristig die heutigen 5-Gang-Automatgetriebe ersetzen und die Zukunft des Werkes langfristig sichern.

Das Zweigwerk der **Eberspächer KG** in Neunkirchen gehört mit rund 1.900 Beschäftigten ebenfalls zu den großen, international agierenden Zulieferern. Im Produktionsprogramm sind unter anderem Komponenten und Systeme der Abgastechnik für Pkw und Nutzfahrzeuge. Im vergangenen Jahr wurden 16 Millionen Euro investiert, in diesem Jahr sollen Investitionen im Umfang von 13 Millionen Euro getätigt werden. Die **Saar Gummi GmbH**, eine Tochter der Saarberg AG, liefert Systeme und Komponenten zur Abdichtung und Geräuschdämmung von Fahrzeugen an alle namhaften Automobilhersteller in der Welt. Das in Wadern ansässige Unternehmen beschäftigt 1.600 Mitarbeiter und ist auch international präsent. Die **Decoma GmbH** in Sulzbach fertigt mit rund 1.100 Beschäftigten alles aus Kunststoff, was ein Auto schützt: z.B. Stoßfänger oder Seitenverkleidungen. Das Unternehmen ist nach dem Kauf durch die kanadische Magna Automotive Holding einem leistungsfähigen "global player" angeschlossen. Die **Johnson Controls GmbH** ist im Saarland mit drei Standorten vertreten. In Überherrn-Altforweiler werden von über 600 Mitarbeitern Dachhimmel und Säulenverkleidungen für DaimlerChrysler, Audi und VW gefertigt. Seit einem Jahr ist die Firma auch im Ford Supplier Park mit 350 Mitarbeitern präsent. Dort werden Sitzsysteme für den Ford Focus produziert. Zudem betreibt Johnson Controls in Otzenhausen ein Batterienwerk. Die 170 Mitarbeiter stellen Autobatterien für Ford, DaimlerChrysler und Peugeot her. Bei der **Krupp Gerlach GmbH** in Homburg werden unter anderem Gesenkschmiedeteile, Kurbelwellen sowie Sicherheitsteile hergestellt. Derzeit hat das Werk rund 1.100 Mitarbeiter. Die **Halberg-Guss GmbH** produziert mit insgesamt rund 1.300 Mitarbeitern in Saarbrücken Motorblöcke, Kurbelwellen und Hinterachsgehäuse im Grauguss. Zu den „Großen“ unter den saarländischen Automobilzulieferern gehört der im Jahr 1971 angesiedelte Reifenhersteller **Michelin-Reifenwerk KG**. Gut 1.400 Mitarbeiter produzieren LKW-Reifen, Runderneuerungen, Gummimischungen und Vulkanisationsformen. Michelin investiert kräftig in den Standort Homburg. Anfang Juli diesen Jahres ist eine neue Großanlage für die Produktion von LKW-Reifen in Betrieb genommen worden. Daneben werden derzeit die Vulkanisationskapazitäten ausgebaut. Wenn alle vorgesehenen 20 zusätzlichen Vulkanisationspressen in Betrieb sein werden, kann damit die Tagesproduktion von derzeit 2.400 auf 3.000 Reifen gesteigert werden. Durch die neuen Anlagen werden in Homburg 100 Arbeitsplätze neu geschaffen.

Weitere bekannte Namen und Unternehmen im Saarland sind die **Intermet Neunkirchen GmbH**, die **Drahtcord Saar GmbH & Co. KG**, die **Görtz + Schiele GmbH**, die **Hydac Filtertechnik GmbH**, die **INA-Schaeffler KG**, die **SKF Gleitlager GmbH** sowie die **Textron Verbindungstechnik GmbH & Co OHG** und die **Willy Voit GmbH & Co. KG**. Diese namhaften saarländischen Betriebe stellen Gussteile, Drahtgeflechte für Autoreifen, Autositze, Autohimmel, Filteranlagen, Präzisionsstanz- und –

drehteile, Druckgussgetriebegehäuse, Schrauben sowie Kugel-, Wälz- und Gleitlager als Zulieferteile für die Automobilindustrie her. So produziert die **Intermet Neunkirchen GmbH** mit rund 800 Mitarbeitern Sicherheitsteile für Pkw- und Nutzfahrzeug-Scheibenbremsen sowie Hochdruckteile für die Common-Rail-Diesel-Technik. Beispielhaft sei außerdem das Familienunternehmen **Willy Voit GmbH & Co. KG** genannt, das in St. Ingbert vor allem Teile herstellt, die man im Pkw kaum sieht: Im Programm hat Voit u.a. Metallbügel für Scheibenwischer, Gehäuse für Elektromotoren und Behälter für ABS-Bremsen. In St. Ingbert sind rund 750 Personen beschäftigt. Ein weiteres traditionelles Familienunternehmen ist die Firma **Lakatos & Söhne GmbH**, das sich in den zurückliegenden Jahren zu einem innovativen Unternehmen in der saarländischen Zuliefererkette entwickelt hat. Hierzu wurden an den Standorten Niederwürzbach und Aßweiler seit 2000 rund 7,5 Millionen Euro in modernste Fertigungsanlagen investiert. Die rund 100 Mitarbeiter sind vorwiegend mit der Herstellung von Serienteilen unterschiedlicher Losgrößen für andere Automobilzulieferer im Saarland tätig. Die **VAW alucast GmbH** nahm 1995 die Produktion von Motorblöcken und Zylinderköpfen in Dillingen auf. Derzeit arbeiten bei der VAW alucast rund 450 Männer und Frauen. Im Jahr 2004 soll die Produktion von Diesel-Motorblöcken aufgenommen werden. Investitionen von 75 Millionen Euro sind hierzu erforderlich; dadurch werden 260 neue Arbeitsplätze geschaffen. Die **Hochwald Kautschuk Technologie GmbH** produziert mit 30 Beschäftigten in Wadern hochwertige Gummiformartikel und Gummimetallverbindungen ausschließlich für die Automobilindustrie. Zu den Kunden gehören Audi, VW, Opel und Mercedes. In den letzten Jahren wurden 1,5 Millionen Euro in einen modernen Maschinenpark investiert.

Klein aber fein: Die Automobilausrüster

Von Beschäftigung und Umsatz her sind die Automobilausrüster die kleinste der drei Untergruppen der saarländischen Automobilindustrie (rund 4.000 Beschäftigte). Statt Automobilausrüster wäre eigentlich die Bezeichnung "Fabrik"-Ausrüster treffender. Denn bei den Ausrüstern handelt es sich um Unternehmen, die quasi das komplette „Innenleben“ der Automobilfabriken ausstatten oder zumindest Teile davon herstellen. Ohne ihre Maschinen und Anlagen läuft kein Karossenbau, keine Endmontage und keine Lackiererei für Autos. Aber auch die Prüfstände und Justiereinrichtungen am Bandstraßenende gehören zum Produktionsprogramm der Automobilausrüster.

Bedeutendster Ausrüster im Saarland ist die **Nothelfer GmbH** mit knapp 1.700 Mitarbeitern in Wadern. Das Produktionsspektrum reicht von der Herstellung von Umformwerkzeugen für Karosseriekomponenten über Formen für den Spritzguss von Fahrzeugteilen aus Kunststoff bis zu Rohbau- und Montageanlagen.

Im Segment Prüfstände und Justiereinrichtungen am Ende der Bandstraßen ist die **Schenk Pegasus GmbH** tätig. Am saarländischen Standort in Püttlingen werden von ca. 350 Beschäftigten Prüfstände und Justiereinrichtungen für Fahrwerks- und Motoreinstellungen, ABS-Anlagen, Geschwindigkeits- und Drehzahlmesser etc. hergestellt. Die **Rainer Kuhn Werkzeug- und Maschinenbau GmbH** in St. Wendel mit 300 Mitarbeitern ist leistungsfähiger Hersteller auf dem Gebiet der Umformtechnik. Aus

Blechen, Aluminium und Kunststoff werden für fast alle namhaften Automarken Pkw-Komponenten hergestellt.

Auch die übrigen Ausrüster im Saarland sind überwiegend kleinere und mittlere Unternehmen, die zum Teil stark diversifiziert sind. Hierzu gehören bekannte Namen wie **Anton Bauer GmbH & Co KG**, **Becker GmbH**, **FAS Förderanlagenbau Saarbrücken GmbH**, **KOMEG Industrietechnik GmbH**, **Gebr. Marquardt**, **Moehwald GmbH** oder **Siebert Industrieelektronik GmbH**. Von diesen saarländischen Ausrüstern werden Werkzeuge, Pressformen und Schweißanlagen für den Karosseriebau, Förderanlagen, Transferstraßen und Montagestraßen, Umformwerkzeuge, Mess- und Prüfeinrichtungen angeboten. Eine wachsende Zahl von Autobauern in Deutschland und Europa bezieht wesentliche Teile ihrer Fabrik-Ausrüstung insbesondere in der Automatisierungs-, Förder-, Mess- und Kontrolltechnik, aus dem Saarland.

Die Ausrüster sind - anders als die Pkw-Hersteller und Zulieferer - weniger von den Zulassungszahlen der Automobile abhängig. Letztendlich hängt der Erfolg der Ausrüster mehr vom Tempo des technischen Fortschritts in der Automobilindustrie ab. Sie profitieren von Rationalisierungs- und Erweiterungsinvestitionen gleichermaßen. Angesichts des zunehmenden internationalen Konkurrenzdrucks in der Automobilindustrie stehen auch für die Zukunft die Absatzchancen intelligenter Ausrüstungstechnik gut.

Dem Automarkt fehlt (noch) die Dynamik

Die Lage in der Autoindustrie hat sich in den vergangenen Monaten verschlechtert. Von Januar bis Mai dieses Jahres gingen die Pkw-Neuzulassungen um fünf Prozent gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum zurück. Die Produktion sackte sogar um 11 Prozent ab. Damit zeichnet sich ab, dass in diesem Jahr in Deutschland weniger Pkw produziert und zugelassen werden als im vergangenen Jahr. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) warnt allerdings vor Schwarzmalerei. Denn trotz rückläufiger Zahlen bewege sich die Automobilkonjunktur immer noch "auf hohem Niveau". Der VDA prognostiziert für das laufende Jahr rund 3,2 Millionen Pkw-Neuzulassungen in Deutschland (minus drei Prozent gegenüber 2001) und ein Fertigungsvolumen von rund 5 Millionen (minus sechs Prozent).

Die gegenwärtige Markt lethargie hat gleich mehrere Ursachen. Da ist zunächst die allgemeine Konjunkturschwäche: Wenn die Wirtschaft nur mäßig wächst, werden weniger Autos gekauft. Dies dürfte sich in diesem Jahr angesichts der zunehmenden Arbeitsplatzsorgen wieder bewahrheiten. Hinzu kommen gestiegene Mobilitätskosten durch die zu Beginn des Jahres in Kraft gesetzte vierte Stufe der Ökosteuer und höhere Versicherungs- und Kraftfahrzeugsteuern. Auch dies verringert die Lust aufs Auto und schwächt insofern die Kaufneigung. Vor diesem Hintergrund ist es umso erfreulicher, dass die Kfz-Zulassungen im Juni gegenüber dem gleichen Vorjahresmonat leicht gestiegen sind. Noch ist aber nicht abzusehen, ob dieser einmalige Anstieg den Beginn einer

durchgreifenden Belebung markiert. Denn: Eine Schwalbe macht bekanntlich noch keinen Sommer. Zumal wenig Unterstützung von den Hauptexportmärkten zu erwarten ist. Die schwache Konjunktur in Westeuropa, wohin immerhin zwei Drittel aller Pkw-Exporte gehen, und die wenig robuste Entwicklung der US-Wirtschaft, die ein Sechstel der exportierten Pkw aufnimmt, deuten nicht darauf hin, dass das Rekordexportergebnis vom letzten Jahr auch nur annähernd erreicht wird. Insgesamt spricht also einiges dafür, dass die Automobilbranche den Gürtel dieses Jahr etwas enger schnallen muss.

Die gedämpfte Entwicklung der deutschen Automobilindustrie trifft auch die saarländischen Unternehmen, obwohl diese mit ihren Produkten, Komponenten und Systemen weiterhin relativ gut im Markt liegen. Die Produktionskapazitäten sind mit über 95 Prozent noch sehr gut ausgelastet und der Auftragsbestand sichert die Produktion für mehr als ein halbes Jahr. Kein Wunder, dass die saarländischen Firmen die gegenwärtige Lage überwiegend mit gut bis zufriedenstellend bewerten. Deutlich schlechter sind allerdings die Aussichten der Branche für die kommenden sechs Monate. Nur ein Fünftel der Unternehmen erwartet für das zweite Halbjahr eine Belebung der Geschäftstätigkeit, mehr als zwei Fünftel sehen eine Verschlechterung und ein gutes Drittel geht von einer gleichbleibenden Entwicklung aus. Demnach wird auch der Fahrzeugbau an der Saar in diesem Jahr einen Gang zurückschalten müssen.

Es wäre allerdings verfrüht, diese leichten Schwächetendenzen bereits als den Beginn einer nachhaltigen und dramatischen Krise im Fahrzeugbau zu interpretieren. Denn anders als in der Autokrise von 1992/1993 ist kein massiver Arbeitsplatzabbau zu befürchten. Viele Unternehmen haben inzwischen Arbeitszeitkonten eingerichtet und können so Produktionsrückgänge arbeitsplatzschonend auffangen. Zudem wird weniger als früher „auf Halde“ produziert; mit der Konsequenz, dass eine Nachfrageerhöhung direkt produktionswirksam wird. Hinzu kommt, dass von der gegenwärtigen Schwäche nicht die Branche als Ganzes betroffen ist. Einzelne Hersteller, insbesondere die Premiummarken Mercedes, BMW und Audi, aber auch Ford-Saarlouis mit dem Focus, fahren weiterhin auf Erfolgskurs. Davon profitieren auch die saarländischen Zulieferer, deren Komponenten und Systeme insbesondere bei den absatzstarken Marken zum Einsatz kommen. Bei einer allgemein anziehenden Konjunktur im nächsten Jahr stehen somit die Chancen gut, dass der gegenwärtige Absatzrückgang nur eine vorübergehende Marktschwäche bleibt. Erst dann dürfte sich auch die breite Modelloffensive der deutschen Automobilproduzenten so richtig entfalten. Ob die gestiegenen Neuzulassungen im Juni bereits die Wende eingeleitet haben, bleibt freilich abzuwarten.

Innovative Dienstleister im Autoland Saarland

In der September-Ausgabe der WIRTSCHAFT stellen wir Ihnen die Dienstleistungsbereiche im Umfeld der Automobilindustrie vor. Unternehmen, die uns über ihre Aktivitäten berichten wollen, können sich an Dr. Uwe Rentmeister, Tel. 0681-9520 430, wenden.