

Branchenbericht: Automobilindustrie im Saarland

Motor für Wachstum und Beschäftigung

Von Dr. Heino Klingen 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 hohen Innovationskraft und engen Verflechtung mit anderen Branchen ist die Automobilindustrie hierzulande längst die wichtigste Säule der wirtschaftlichen Entwicklung an der Saar.

Bundesweit waren im vergangenen Jahr fast 800.000 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 fünf Millionen Arbeitsplätze. Damit ist jeder siebte Arbeitsplatz in Deutschland direkt oder indirekt von der Automobilindustrie abhängig.

Aus deutschen Fabriken rollten im vergangenen Jahr fast 5,15 Millionen Personenkraftwagen, etwa so viel wie im Jahr zuvor. Damit wurden zum sechsten Mal in Folge mehr als fünf Millionen PKW in Deutschland gefertigt. In der Weltautoliga konnte Deutschland seinen dritten Rang hinter den USA und Japan behaupten. Welche Bedeutung der Fahrzeugbau für die deutsche Wirtschaft hat, zeigt auch ein Vergleich mit unseren europäischen Nachbarn. Demzufolge wurden hierzulande im letzten Jahr mehr Fahrzeuge produziert als in Frankreich und Italien zusammen. Zählt man zu den in Deutschland produzierten Fahrzeugen noch die im Ausland gefertigten Fabrikate deutscher Hersteller hinzu, dann kommt die deutsche Automobilindustrie auf einen Weltmarktanteil von gut 21 Prozent.

Internationale Spitzenstellung

Technische Exzellenz, modernes Design, hohe Qualität, maximale Sicherheit und hohe Produktivität – damit hat es die deutsche Automobilwirtschaft seit dem massiven Einbruch

Anfang der 90er Jahre wieder zu einer Spitzenstellung in der Welt gebracht. Mitentscheidend für diesen Erfolg war aber auch die frühzeitige Präsenz deutscher Hersteller auf den internationalen Wachstumsmärkten. Im vergangenen Jahr wurden drei von fünf der in Deutschland hergestellten Personenkraftwagen exportiert. Dadurch flossen 148 Milliarden Euro aus dem Ausland in die Kassen der deutschen Automobilindustrie – gegenüber dem guten Vorjahresergebnis nochmals ein Plus von 1,2 Prozent. Dies ist umso bemerkenswerter, als der Euro im vergangenen Jahr um fast ein Drittel aufwertete und auf dem amerikanischen Automarkt exzessive Rabattschlachten ausgetragen wurden. Ohne diese belastenden Faktoren hätte der Auslandsumsatz mindestens so stark zugenommen wie der Inlandsumsatz. Dieser konnte - trotz gesunkener Neuzulassungen - um 6,6 Prozent auf rund 106 Milliarden Euro zulegen. Insgesamt erwirtschaftete die Branche damit im vergangenen Jahr einen Umsatz von 254 Milliarden Euro, gut drei Prozent mehr als im Vorjahr.

Saarland: Trotz Umsatzrückgang mehr Arbeitsplätze

Im Gegensatz zu der relativ günstigen Entwicklung auf Bundesebene mussten die saarländischen Hersteller von Kraftwagen und Kraftwagenteilen im vergangenen Jahr kräftige Einbußen hinnehmen. In den 25 Betrieben, die die amtliche Statistik in dieser Branche an der Saar verzeichnet, wurde 2003 ein Umsatz von insgesamt 7,3 Milliarden Euro erwirtschaftet. Das waren immerhin 20 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Während der Inlandsumsatz „nur“ um gut zwei Prozent zurückging, brachen die Exporterlöse um fast ein Drittel ein. Die Exportquote fiel dadurch um rund zehn Prozentpunkte auf nunmehr 50,5 Prozent.

Allerdings: Dieser Einbruch geht zu einem großen Teil auf den Modellwechsel bei Ford in Saarlouis zurück. Ohne Ford erzielte die Branche im vergangenen Jahr nämlich einen ähnlich hohen Erlös wie im doch recht erfolgreichen Jahr 2002. Dies zeigt, dass der Einbruch im letzten Jahr eher eine temporäre Delle als eine strukturelle Schwäche des saarländischen Fahrzeugbaus markiert. Dafür spricht auch, dass trotz des kräftigen Umsatzrückgangs kein Beschäftigungsabbau stattfand. Im Gegenteil: Die Unternehmen erhöhten im vergangenen Jahr ihren Personalbestand sogar um 0,7 Prozent auf durchschnittlich knapp 25.200 Beschäftigte.

Motor des Strukturwandels

Damit stellt der Fahrzeugbau – in enger Abgrenzung - rund ein Viertel aller Industriearbeitsplätze an der Saar. Schon dies zeigt die herausragende Bedeutung der Automobilindustrie für die hiesige Wirtschaft. Berücksichtigt man zudem, dass auch andere Branchen wie die Stahlindustrie, der Maschinenbau, die Elektroindustrie, die Gummi- und Kunststoffindustrie sowie Gießereien mehr oder weniger Vorprodukte für die Automobilindustrie fertigen, dann erhält die Automobilindustrie ein noch größeres Gewicht. Nach unseren Recherchen sind an der Saar rund 60 Unternehmen ganz bzw. zum Teil im oder für den Fahrzeugbau tätig. Insgesamt kommt man so auf rund 40.000 Arbeitsplätze, die mehr oder weniger vom Automobilbau abhängig sind. Das sind etwa 40 Prozent aller Industriearbeitsplätze. Davon entfallen rund 30.000 auf die Automobilzulieferer, 7.000 auf die Hersteller (hierzu zählen neben Ford die Firmen Gergen und Jung, die Fahrzeugaufbauten fertigen) und 3.000 auf die Automobilversorger. Zu den namhaftesten Zulieferern gehören ZF in Saarbrücken, Bosch in Homburg und Eberspächer in Neunkirchen. Größter Automobilversorger an der Saar ist die Firma Nothelfer in Wadern. Einen Überblick über die im Saarland vertretenen Unternehmen gibt die Firmendatenbank der IHK unter der Adresse: www.saarland.ihk.de/ihk/automobil/index.htm.

Die Bedeutung des Fahrzeugbaus für das Saarland kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. 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. In den Montanindustrien gingen in dieser Zeit immerhin über 80.000 Arbeitsplätze verloren. Dass das Saarland heute eine moderne Industrie- und Dienstleistungsregion ist, die sich hinsichtlich Wachstum und Beschäftigung in den vergangenen fünf Jahren besser entwickelt hat als die meisten anderen Bundesländer, ist nicht zuletzt ein Verdienst der Automobilindustrie.

Breite Angebotspalette

Neben den genannten Großbetrieben, die überwiegend Zweigwerke bzw. Tochterunternehmen größerer Konzerne sind, prägen zahlreiche selbständige kleine und mittlere Unternehmen das Autoland Saar. Einziger Automobilhersteller sind die Ford-Werke in Saarlouis, wo gegenwärtig die beiden Modelle Focus und C-max gefertigt werden. Nach den Werksferien in diesem Sommer wird dort auch der neue Focus produziert, der im November in den Handel kommt.

Das Gros der Unternehmen ist im Bereich der Automobilzulieferung tätig. Deren Produktpalette reicht von A wie Abgasanlagen bis Z wie Zylinderblöcke. Ob Reifen oder Getriebe, Einspritzpumpen oder Katalysatoren, Bremsen oder Kupplungsscheiben, Installationsmaterial oder Autoelektronik, Gummi- oder Kunststoffteile, Gesenkschmiede- oder Gussteile, es gibt 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.

Durch engere Vernetzung die Herausforderungen der Zukunft meistern

Die Erfolge der Vergangenheit dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Automobilindustrie vor tiefgreifenden Veränderungen steht. Neben technologischen Fragestellungen wie der Reduktion des Brennstoffverbrauchs bei gleichzeitig steigendem Sicherheitsbedürfnis der Käufer, sind es vor allem Veränderungen der Markt- und Wettbewerbsbedingungen, die gerade für die Zulieferunternehmen erhebliche Herausforderungen bewirken. Zu nennen sind hier etwa:

die steigenden Innovations- und Entwicklungsanforderungen im Zuge höherer Variantenvielfalt und kürzerer Produktzyklen,
die Übernahme größerer Produktions- und Entwicklungsverantwortung in Folge der Verringerung der Fertigungstiefe bei den Herstellern,
der anhaltende Kostendruck von Seiten der Endhersteller und Systemlieferanten,
der fortschreitende Konzentrationsprozess innerhalb der Zuliefererindustrie.

Dieses Bündel an Anforderungen dürfte vor allem die kleinen und mittleren Kfz-Zulieferer überfordern. Erst recht, wenn sie sich ihnen im Alleingang stellen wollten.

Vor diesem Hintergrund wurde bei der IHK das Branchenforum Fahrzeugbau/Automatisierung eingerichtet und auf Anregung der Landesregierung das Netzwerk „automotive.saarland“ gegründet. Diese Initiativen zielen darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft zu stärken sowie eine Balance zwischen Konkurrenz und Kooperation der Partnerunternehmen herzustellen. Beide Initiativen orientieren sich an der gesamten automobilen Wertschöpfungskette und binden regelmäßig kompetente Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen ein.

Seit Gründung dieser Initiativen wurden verstärkt automobilbezogene Veranstaltungen angeboten, die von einer Vielzahl saarländischer Unternehmen besucht wurden.

Insbesondere die Vortragsreihe „Technologie-Trends“, deren Veranstaltungen jeweils in den Räumen von saarländischen Automobilzulieferern oder Forschungseinrichtungen stattfinden, ist hier zu nennen. Aber auch das Saar-Lor-Lux-Zulieferforum und die Fachkongresse „Nanotechnologie und Automobil“, „Moderne IT-Systeme in der Automobilproduktion“ in Smartville sowie der Cluster-Tag im Rahmen des Logistik-Kongresses des Arbeitskreises Just-in-Time (AKJ) sind auf eine große Resonanz gestoßen. Besonders erfreulich ist, dass sich bereits erste Kooperationen von Unternehmen im Bereich Produktentwicklung und Werkzeugbau ergeben haben.

Ein wichtiger Baustein bei der Unterstützung der Branche sind die von der ZPT angebotenen und vom saarländischen Wirtschaftsministerium geförderten Marketingaktivitäten. Hierzu zählen Wirtschaftsdelegationsreisen (z.B. Japan, China) sowie Gemeinschaftsstände auf wichtigen Fachmessen (Automechanika, Zulieferbörse Wolfsburg).

Ein zentrales Handlungsfeld beider Foren besteht in der Personalakquisition und der Qualifizierung der Mitarbeiter. Denn trotz des guten Facharbeiterpotenzials und des recht hohen Qualifikationsniveaus haben die Unternehmen vor allem in Zeiten guter Konjunktur erhebliche Probleme, geeignete Mitarbeiter zu finden. Deshalb halten die Unternehmen unter anderem eine Ausweitung der technologieorientierten Ausbildungskapazitäten an den saarländischen Hochschulen für unbedingt erforderlich.

Export wieder Konjunkturstütze

Die ohnehin noch labile Autokonjunktur in Deutschland, die im Frühjahr erste Aufwärtstendenzen erkennen ließ, hat im Mai einen empfindlichen Dämpfer erhalten. Gegenüber dem Vorjahresmonat schrumpfte der Absatz um acht, der Auftragseingang gar um 18 Prozent. Ohne die mit einem Prozent leicht positiven Bestellungen aus dem Ausland wäre der Einbruch noch größer ausgefallen. Die gegenwärtigen Marktschwäche ist also im Kern ein Problem zu geringer Binnennachfrage. Der kräftige Anstieg der Benzinpreise, die Diskussionen über eine PKW-Maut, eine höhere Mehrwertsteuer und das Verschieben der letzten Stufe der Steuerreform haben die Autokäufer weiter verunsichert. Kein Wunder, dass sie sich trotz des hohen Durchschnittsalters des deutschen PKW-Bestands von fast sieben Jahren und attraktiver neuer Modelle beim Kauf eines neuen Kraftfahrzeugs relativ bedeckt halten. Das spürt im übrigen auch das Ford-Werk in Saarlouis. Während die Bestellungen aus dem Inland zuletzt deutlich zurückgegangen sind, boomt der Focus auf den internationalen Märkten, vor allem in der Türkei und in Osteuropa. Der Betriebsrat und die Werksleitung sind deshalb übereingekommen, in diesem Sommer fünf Sonderschichten

einulegen, um die hohe Auslandsnachfrage (Exportanteil: 71 Prozent) befriedigen zu können.

Auch im Mehrmonatsvergleich erweist sich der Export als die wesentliche Stütze der deutschen Automobilkonjunktur. Von Januar bis Mai lieferten die deutschen Hersteller mit 1,6 Millionen Fahrzeugen drei Prozent mehr Pkw ins Ausland als im gleichen Vorjahreszeitraum. Dadurch konnte die Inlandsproduktion um ein Prozent auf 2,2 Millionen Einheiten gesteigert werden. Diesen Zahlen steht allerdings ein Rückgang der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge von 2,5 Prozent gegenüber. Alles in allem bewegt sich damit die Automobilkonjunktur immer noch auf einem hohen Niveau. Der VDA prognostiziert für das laufende Jahr rund 3,35 Millionen Pkw-Neuzulassungen in Deutschland und ein Fertigungsvolumen von wiederum über fünf Millionen. Letzteres ist angesichts des günstigen weltwirtschaftlichen Umfelds sicherlich nicht zu hoch gegriffen. Dagegen wird es mit jedem Monat schwieriger auf die angestrebte Zahl bei den Neuzulassungen zu kommen.

Im Gegensatz zum Bundestrend erhielten die saarländischen Unternehmen des Fahrzeugbaus zu Jahresbeginn kräftige Impulse aus dem Inland. Jedenfalls gingen bei ihnen im ersten Quartal 2004 gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum gut ein Viertel mehr Bestellungen aus dem Inland ein (insgesamt: plus sieben Prozent). Freilich steckt auch dahinter vor allem eine steigende Auslandsnachfrage. Denn die saarländischen Zulieferer fertigen vor allem Komponenten und Systeme für die deutschen Premiummarken, die weiterhin zu einem Großteil im Ausland abgesetzt werden. Indirekt werden damit auch saarländische Produkte exportiert. Anders gewendet: Entgegen dem statistischen Anschein profitiert der saarländische Fahrzeugbau zurzeit vor allem von der guten Auslandskonjunktur.

Entsprechend positiv beurteilen die Unternehmen ihre gegenwärtige Lage. Fast 37 Prozent meldeten bei der Mai-Umfrage der IHK gute, rund 63 Prozent befriedigende Geschäfte. Noch etwas besser werden die Aussichten der Branche für die kommenden sechs Monate eingeschätzt. Die Hoffnungen richten sich dabei weiterhin vor allem auf eine anhaltende Belebung des Exportgeschäfts. Demnach dürfte der Fahrzeugbau in diesem Jahr wieder zu den großen Konjunkturstützen an der Saar gehören. Der ungebrochene Dieselboom und der anhaltende Trend zum Automatik-Getriebe lassen sogar hoffen, dass der saarländische Fahrzeugbau besser abschneiden wird als die Konkurrenz im Bund.

Steigende Marktanteile – sinkende Beschäftigungszahlen

Wie eine Sonderumfrage der IHK anlässlich dieses Branchenberichts ergeben hat, ist der saarländische Fahrzeugbau auch auf mittlere Sicht optimistisch. Mehr als jedes zweite Unternehmen geht davon aus, dass es die Marktanteile für seine Produkte in den kommenden drei Jahren erhöhen kann. Gut ein Drittel der Betriebe rechnet mit einem Rückgang. Bemerkenswerterweise sind es nicht nur Großunternehmen, die steigende Marktanteile erwarten. Der Optimismus verteilt sich relativ gleichmäßig auf alle Betriebsgrößen. Das gilt auch für die Wachstumsaussichten der Branche im Vergleich zum Gesamtwachstum der Saarwirtschaft. Weniger erfreulich sind die mittelfristigen Beschäftigungschancen. Angesichts des rauen Wettbewerbsklimas wird der Druck auf die Produktivität und damit auch auf die Beschäftigung anhalten. An der Saar wollen nur knapp sieben Prozent der Unternehmen in den nächsten drei Jahren die Beschäftigung aufstocken. Fast 39 Prozent werden sich aber wohl von Mitarbeitern trennen müssen, darunter insbesondere die größeren Unternehmen. Dagegen wollen die mittelständischen Betriebe ihren Personalstand entweder halten oder erhöhen. In der Summe bedeutet dies: Ohne kräftige Belebung der Automobilnachfrage in Deutschland und Westeuropa wird der derzeitige Beschäftigtenstand in der Branche kaum zu halten sein.