

Automobilwirtschaft in der Region: Bedroht von Globalisierung und schwacher Autokonjunktur

Die Automobilindustrie ist eine der spannendsten Wirtschaftsbereiche. Es gibt kein Industrieprodukt, das für das Saarland eine derart große wirtschaftliche Bedeutung hat!

Für das Saarland gilt: Das Land ist ein Autoland! Diese Aussage gilt in zweierlei Hinsicht. Zum einen unterstreicht das Strukturgewicht, dass die Automobilwirtschaft im Saarland einnimmt, die große Bedeutung. Bei ca. 40 Prozent aller saarländischen Industriearbeitsplätze geht es irgendwie um das Thema Auto. Zum anderen stehen wir Saarländer ganz offensichtlich in einer ganz besonders engen Beziehung zum Auto - haben wir doch hier die größte Kraftfahrzeugdichte aller Bundesländer: Fast 700 Kfz je Tausend Einwohner, im Deutschland-Durchschnitt sind es nur 650.

Von daher gilt die besondere Aufmerksamkeit, der Arbeitskammer des Saarlandes, natürlich all dem, was Einfluss nimmt oder nehmen kann auf die Automobilwirtschaft in unserem Bundesland und darüber hinaus auch auf die Großregion. Will man augenblicklich die Gesamtsituation der deutschen und EU-weiten Automobilindustrie darstellen, so ist ein Blick auf Europas größten Autobauer, Volkswagen hilfreich. Alles das was die meisten Automobilproduzenten belastet, setzt aktuell in besonderer Weise VW zu:

- Eine äußerst laue Automobilkonjunktur vor allem in Deutschland lassen die Verkaufszahlen stagnieren.
- Rabattschlachten auf allen Märkten, besonders schmerzlich auch in Nordamerika, schmälern die Gewinne.
- Der starke Euro nagt im Exportgeschäft die Gewinnmargen zusätzlich an.
- Hohe Rohstoffpreise, die an anderer Stelle für die Region durchaus von Nutzen sind, belasten die Automobilbauer auf der Kostenseite.
- Der hohe Benzinpreis und die schwache Binnenkaufkraft belasten
- die lahmende Nachfrage nach Autos zusätzlich.

Bei dem einen oder anderen Hersteller kommt noch eine eher unglückliche Modellpolitik hinzu, Managementfehler und das Verpassen von automobilen Trends - und schon geraten die großen Global Player der Automobilwirtschaft in für sie kaum gekannte Zonen: Verluste bzw. einbrechende Gewinne. VW habe ich genannt, Opel als ganz krasses Beispiel, 10.000 deutsche Arbeitsplätze werden hier wegfallen, kommt hinzu, Ford, wo man inzwischen die Ausfahrt zum Besseren gefunden zu haben scheint, Fiat, seit Jahren mit riesigen Problemen. Die Liste ließe sich durchaus fortsetzen. Und auch der Mercedes-Stern strahlt lange nicht mehr so hell, wie man das Jahrzehnte

gewohnt war. Ganz neu also: auch die Premiummarken geraten ins Wanken.

Die Konjunktur in Deutschland scheint auch im laufenden Jahr nicht ans Laufen zu kommen und die ohnehin mäßigen Wachstumsprognosen werden bereits wieder nach unten korrigiert. In einer derartigen konjunkturellen Zwickmühle ist eine Schlüsselindustrie wie der Automobilsektor in besonderer Weise von Interesse. Dabei gäbe es reichlich Gründe für den Gang zum Autohändler, ist doch das Durchschnitts-Kfz in Deutschland mit mittlerweile reichlich 100 Automonaten auf den Achsen so alt wie nie zuvor.

Das Saarland und seine der Automobilindustrie zuzurechnenden Betriebe ist vor allem aufgrund seiner Produktpalette in den letzten, schwierigen Jahren recht gut weg gekommen. Z.B. wegen innovativer Produkte von Ford Saarlouis (Focus), Bosch profitiert vom Diesel-Boom mit seinen Common-Rail-Düsen, ZF bringt die Automat-Getriebe technisch nach vorn - diese und viele andere gut aufgestellte Zulieferer und Ausrüster sorgten in den letzten Jahren dafür, dass die Automobilwirtschaft vergleichsweise gut über die Runden kam.

Das war nicht überall - und auch nicht überall in der Großregion - so. Und deshalb schaut man zur Zeit Monat für Monat gebannt auf Auftragseingänge und Zulassungsstatistiken. Aber, zumindest gilt es für den Stand bis heute: so richtig beschleunigt die Nachfrage noch nicht. Weltweite Überkapazitäten bei den Herstellern münden in Rabattschlachten, die für blutige Wunden in den Bilanzen sorgen. Die Konsequenzen: siehe VW, wie bereits erwähnt - hier soll ein Rationalisierungsprogramm weiter helfen, das sich sicher negativ auf die Beschäftigten auswirken wird. Siehe Opel auch am Standort Kaiserslautern: Verlust von Arbeitsplätzen, Zugeständnisse der Beschäftigten bei den Löhnen und den Arbeitszeiten. Die Konsequenzen aber auch: Druck auf die Zulieferer, mit der Folge, dass auch hier Arbeitsplätze in Gefahr geraten und deren lebenswichtige Innovationsfähigkeit gefährdet ist. Ein Teufelskreis, der sich negativ auf die wirtschaftliche Gesamtsituation einer ganzen Region auswirkt. Auf das Thema Smart, an das in diesem Zusammenhang auch zu denken ist, komme ich noch zu sprechen.

Zu den Sorgenkindern der letzten Jahre unter den westeuropäischen Herstellern gehörte auch der einzige im Saarland ansässige Autobauer, Ford. Dabei ist speziell am Produktionsstandort Saarlouis in den letzten Jahren Erfolgsgeschichte geschrieben worden. Dort wurde Anfang des Jahres 2004 der dreimillionste in Europa gefertigte Ford Focus montiert - zwei Millionen entstanden im Saarland. Der Focus gewann mehr als 50 internationale Auszeichnungen und war 2000 und 2001 das meistverkaufte Auto der Welt.

Ford ist mit rund 7000 Beschäftigten der zweitgrößte industrielle Arbeitgeber im Saarland. Das Werk Saarlouis ordert allein bei saarländischen Zulieferern täglich Waren und Dienstleistungen im Wert von über 4 Millionen Euro. Ob das alles so bleiben wird, wie sicher und zukunftsfähig die einzige Automobil-Produktionsstätte im Saarland sein wird, hängt aber davon ab, wie der Focus II von den Nachfragern

weiter angenommen wird. Die bisherige Resonanz am Markt gibt durchaus Anlass zur Zuversicht. 1800 neue Fahrzeuge laufen augenblicklich täglich im Drei-Schicht-Betrieb vom Band. Bleibt für das Autoland Saar nur zu hoffen, dass das neue Kompakt-Modell aus Saarlouis bei starker Konkurrenz weiter seine Nachfrage finden wird. Auch die Lieferanten von Ford-Saarlouis werden die Marktresonanz mit sehr viel Spannung beobachten.

Gleiches dürfte im übrigen auch für Ford in Deutschland und Europa gelten, steckt der Automobilhersteller doch, trotz Focus, immer noch in einer unangenehmen Zwickmühle. Die Automobil-Konjunktur, wie schon erwähnt, kommt nicht ans Laufen. Die neuen Ford-Modelle waren in den vergangenen Jahren, sieht man einmal vom Focus ab, auch nur bedingt wirkliche Erfolgsmodelle – zumindest haben die potenziellen Käufer z.B. beim Fiesta häufiger weggeschaut, wie sinkende Marktanteile belegen. Und letztlich ist es nicht gelungen, das Markenimage, das für die Stellung am Markt immer wichtiger wird, nachhaltig aufzupolieren. Und der neue Focus trifft im extrem bedeutsamen Volumen-Segment, dort wo Stückzahlen umgesetzt werden und die Gewinne gemacht werden, auf gewichtige Konkurrenten: Astra, Golf und attraktive französische und japanische Fahrzeuge stehen als neue Modelle bei den Händlern. Zudem ist das Kompaktwagensegment, die sogenannte Golf-Klasse, längst kein Selbstläufer mehr. Preisbedingt geht der Trend bei den Käufern zur Zeit stark in Richtung Kleinwagen.

Allerdings nicht in Richtung Smart. Und hier sind wir bei einem weiteren Sorgenkind, das seinen Produktionsstandort in der Region hat. Smart kommt nicht aus der Verlustzone – 500 Millionen Euro an Verlusten hat der Kleinstwagen dem Mutterkonzern Daimler-Chrysler im letzten Jahr beschert. Smart kommt voraussichtlich auch in diesem Jahr nicht auf die Stückzahlen, die für das Erreichen der Gewinnzone erforderlich wären. Das Problem ist nur, der Zweisitzer ist nunmehr schon seit 1998 am Markt. Ob sich mit einem schon etwas in die Jahre gekommenen Modell neue Käuferschichten erschließen lassen ist fraglich. Der Anschaffungspreis war darüber hinaus schon von Anfang an für viele Interessenten ein Grund, anderen Fabrikaten den Vorzug zu geben. Fraglich ist weiterhin, ob alle bisherigen Smart-Käufer eine Ersatzinvestition in der gleichen Marke tätigen werden. Die anderen Smart-Modelle, Roadster und Viersitzer, sind auch keine wirklichen Marktrenner und neue, umsatzträchtige Modelle scheinen nicht in der Pipeline zu sein. Da Smartville in Hambach auf die Produktion von Kleinstwagen ausgelegt ist, würde das auch dem Standort und der Region wenig nutzen. Alles in allem scheint hier die Situation kritisch.

Der globale Wettbewerb wird nicht mehr nur zwischen Unternehmen, sondern auch zunehmend zwischen Regionen und Trägern wichtiger Standortfaktoren ausgetragen. China ist in der Automobilbranche, trotz einem aktuell etwas abgeschwächtem Wachstum, der Nabel der Welt. Da verwundert es nicht, dass es nach den Herstellern auch die Zulieferer scharenweise ins Reich der Mitte zieht. Die großen international agierenden Premium-Zulieferer sind ohnehin schon alle da, meist mit mehreren Werken. Bei den Mittelständlern aus der zweiten Reihe

gibt es noch Lücken, aber wer will sich ein solches Marktpotential schon entgehen lassen? Sehr stark im Rennen um Neuansiedlungen und Arbeitsplätze sind augenblicklich neben China vor allem die Staaten Osteuropas, die mit niedrigen Löhnen und öffentlichen Hilfen die westeuropäischen Standorte bedrohen. Polen, Ungarn die Slowakei und die Tscheschische Republik sind die Ansiedlungsgewinner im Hersteller- und Zuliefererbereich. Auch saarländische Betriebe haben sich bereits auf den Weg gemacht.

Von der Konsequenz dessen dürften die bei den Herstellern und Zulieferern der Großregion Beschäftigten wenig begeistert sein: Denn der Re-Export von Teilen, Werkzeugen – aber auch Entwicklungsleistungen nicht nur aus dem Reich der Mitte bedroht bereits jetzt deutsche Arbeitsplätze.

Was kann nun eine Region wie das Saarland tun, um im großen Spiel der Global Player nicht verloren zu gehen? Antwort Nummer eins fast aller Regionen und in den unterschiedlichsten Wirtschaftsbereichen: regionale Netzwerkbildung¹. Cluster gelten aktuell als regionale Antworten auf globale Fragestellungen. Dabei reicht es nicht aus, sich als Region mit generellen Vorteilen zu positionieren. Um konkurrenzfähig zu sein, bedarf es spezifischer Kompetenzen, die sich in regionalen Netzwerken, zusammenfassen lassen. Auch im Saarland ist mittlerweile ein solches Automobil-Netzwerk aktiv, spät aber hoffentlich noch rechtzeitig genug: Der Cluster „automotiv-saarland“ soll, die internationale Wettbewerbsfähigkeit, die Innovationskraft und die Zusammenarbeit der saarländischen Partnerunternehmen entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette stärken.

Daneben gibt es noch eine Reihe, regionaler, zugegebenermaßen eher begrenzter, Handlungsspielräume. Je konsequenter diese aber genutzt werden, umso eher ist die Zukunftsfähigkeit des Automobilstandorts Saar positiv zu beeinflussen:

- Standortpolitische Unterstützung der regionalen Geschäftsleitung und Betriebsräte (z.B. Verkehrspolitik, regionale Arbeitsmarktpolitik, regionale und kommunale Wirtschaftsförderung).
- Aufbau regionaler Automobil-Netzwerke auch auf Betriebsrats-Seite.
- Breite Qualifizierungspolitik - Die Qualifizierungsmaßnahme „Autoland Saarland“ im Rahmen des Landesprogramms „Lernziel Produktivität“ kann hier als Beispiel dienen.
- Chancen für den Forschungsstandort Saarland (z.B. Antriebstechnik, Elektronik).
- Letztendlich könnte eine verstärkte Zusammenarbeit der in der Großregion über die komplette Wertschöpfungskette hinweg mit dem Automobil im weitesten Sinne befassten Betriebe und Institutionen die Standortinteressen besser vertreten. Auch ein grenzüberschreitender Austausch auf Arbeitnehmerseite würde die Großregion als Automobilstandort aufwerten.

Zusammenfassen lässt sich dies in der Forderung: Erhaltung und Weiterentwicklung des Automobilstandorts Saarland durch Kooperation, Forschung und Entwicklung und Qualifikation.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!