

Der saarländische Fahrzeugbau: Eine Branche im Spannungsfeld von technologischen Innovationen, zunehmender Regulatorik und Marktstrukturveränderungen

Von Dr. Carsten Meier und Dr. Pascal Strobel

Die globale Automobilindustrie investiert wie nie zuvor in die Mobilität der Zukunft und richtet sich auf einen tiefgreifenden Wandel ein, der in vielen Bereichen bereits heute deutlich zu spüren ist. Neue Fertigungsmethoden im Zuge von Industrie 4.0, technologische Innovationen auf den Feldern E-Mobilität sowie autonomes und vernetztes Fahren, veränderte Konsumentenpräferenzen und neue Formen der Mobilität wie car sharing stellen Hersteller wie Zulieferer vor erhebliche Herausforderungen. Hinzu kommt eine strengere CO₂-Gesetzgebung, die gepaart mit der Diskussion um E-Quoten und neuen Zulassungsstandards einen erheblichen Einfluss auf diesen Transformationsprozess haben wird. Zwar stehen die Zeichen global gesehen weiter auf Wachstum, jedoch ist dieses Wachstum verknüpft mit erheblichen strukturellen Veränderungen – regional, technologisch und wirtschaftlich. In vielen Fällen werden Unternehmen ihre bisherigen Geschäftsmodelle anpassen, erweitern oder gänzlich neu aufstellen müssen, damit sie wettbewerbsfähig bleiben. Ein Grund mehr, den Blick auf das Autoland Saarland und auf die Faktoren zu richten, von denen Wachstum und Beschäftigung im Fahrzeugbau hierzulande abhängen.

Weltweit hat sich das Automobilgeschäft im vergangenen Jahr positiv entwickelt. Mit über 85 Millionen PKW-Neuzulassungen wurde ein neues Rekordniveau erreicht. Dieser Aufwuchs verteilt sich allerdings sehr unterschiedlich auf die Regionen: Der chinesische Markt ist mit inzwischen 24 Millionen verkauften Einheiten p. a. zum Taktgeber der weltweiten Automobilkonjunktur geworden. Dank einer stetig wachsenden kaufkraftstarken Mittelschicht stiegen die Absätze erneut und zwar um zwei Prozent gegenüber dem Vorjahr. Zulegen konnten auch die Märkte in Japan (+5,8 Prozent), Brasilien (+9,4 Prozent), Indien (+8,8 Prozent) und Russland (+11,9 Prozent). Demgegenüber gaben die Verkäufe in den USA leicht nach (-1,9 Prozent). Sie liegen mit gut 17 Millionen Einheiten aber noch immer auf vergleichsweise hohem Niveau. Erfreulich war auch die Entwicklung in Europa: Im Zuge der wirtschaftlichen Erholung legten die Absätze um insgesamt 3,4 Prozent zu. Besonders hervorzuheben sind dabei Absatzsprünge in Italien (+7,9 Prozent) und Spanien (+7,7 Prozent). Auch auf dem französischen Markt lief es rund (+4,7 Prozent). Großbritannien hingegen verzeichnete erstmals seit sechs Jahren wieder einen Rückgang der Neuzulassungen um 5,7 Prozent. Dies ist sicherlich auch dem rückläufigen Konsumklima infolge der Unsicherheit vieler Briten über den Ausgang der Brexitverhandlungen sowie dem starken Euro geschuldet, der die Importe aus dem Euroraum für die britischen Konsumenten verteuert. Der deutsche PKW-Markt – immerhin der volumenstärkste in Europa – überzeugte hingegen mit einem Plus von rund drei Prozent und wuchs damit dank hoher Beschäftigung, steigender Einkommen und nach wie vor günstiger Finanzierungsbedingungen das vierte Mal in Folge auf inzwischen 3,4 Millionen verkaufte Neufahrzeuge – ein weiterer Rekord in diesem Jahrzehnt!

Autoland Saarland

Dass sich die Umsätze im saarländischen Fahrzeugbau 2017 mit einem Rückgang um 1,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr dennoch schwächer entwickelten als im Bund (+4,5 Prozent) und damit auch nicht an die Dynamik anderer Branchen der Saarindustrie anknüpfen konnten, lag vor allem an Sondereffekten (turnusmäßige Produktionsumstellung wegen Modellwechsel bei Ford), aber auch an der Exportstruktur – ein nicht unwesentlicher Teil der Produktionsmenge von Ford geht nach Großbritannien. Schwächelt die dortige Nachfrage, so ist dies auf Grund des hohen Verflechtungsgrades sofort auch in den Zulieferbetrieben von Ford spürbar. Inzwischen hat sich die Lage aber wieder normalisiert. Die von Januar bis April 2018 kumulierten Umsätze im Fahrzeugbau liegen um neun Prozent über dem Vorjahresniveau. Im laufenden Jahr sind daher wieder stärkere Wachstumsimpulse aus dieser Branche zu erwarten. Insgesamt erzielten die 19 Betriebe (mit mehr als 50 Mitarbeitern) des saarländischen Fahrzeugbaus, die in der amtlichen Statistik unter der offiziellen Bezeichnung „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ aufgeführt werden, im Jahr 2017 einen Umsatz von 9,8 Milliarden Euro.

Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen 2017

Betriebe mit mehr als 50 Beschäftigten

	Betriebe	Beschäftigte	Umsatz (1.000 Euro)	Auslandsumsatz (1.000 Euro)	Exportquote in v.H.
Saarland	19	17.934	9.791.521	5.777.713	59,0
Veränderung zum Vorjahr Saarland in v. H.	0	-1,7	-1,9	2,4	k.A.
Veränderung zum Vorjahr Bund in v. H.	-1,4	1,4	4,5	6,0	k.A.

Quelle: Statistisches Landesamt Saarland

Gut 59 Prozent davon wurden im Ausland erzielt (Bund: 64 Prozent). Doch dieser Wert spiegelt nur einen Teil der Realität wider. Denn die offizielle Exportquote enthält nur die direkt aus dem Saarland ins Ausland gelieferten Waren, nicht aber die so genannten indirekten Exporte, also jene Teile, Systeme und Komponenten, die als Vorprodukte zunächst in andere Bundesländer geliefert, dort verarbeitet und dann von dort aus exportiert werden. Wir schätzen, dass die erweiterte Exportquote dieser Kernbranche der Saarindustrie mit ihren rund 18.000 Beschäftigten (minus 1,7 Prozent gegenüber Vorjahr) bei 75 Prozent liegt. Allein dies zeigt, welche Bedeutung der Fahrzeugbau für Wachstum und Beschäftigung an der Saar hat. Faktisch aber ist seine Bedeutung sogar noch größer als dies in der engen statistischen Abgrenzung zum Ausdruck kommt. Denn das wahre Strukturgewicht wird erst dann ersichtlich, wenn auch jene Unternehmen anderer Branchen berücksichtigt werden, die ebenfalls signifikante Umsätze mit den hiesigen Unternehmen des Fahrzeugbaus erzielen, ohne jedoch direkt in diese Kategorie zu fallen: Hierzu zählen Teile der Stahlindustrie, fast alle Gießereien, aber auch Betriebe des Maschinenbaus, der Gummi- und Kunststoffindustrie sowie Betriebe aus dem Bereich der Metallbearbeitung und schließlich Unternehmen, die automobilspezifische Dienstleistungen anbieten. Alles in allem sind dem Automotive-Cluster nach dieser Definition rund 260 Unternehmen zuzurechnen. Gemäß einer von saaris im vergangenen Jahr in Auftrag gegebenen Zukunftsstudie zu den Perspektiven des automobilen Strukturwandels beträgt der Umsatz des saarländischen Automobilnetzwerkes 16,9 Mrd. Euro und damit gut ein Viertel des Gesamtumsatzes

der Saarwirtschaft. Über 44.000 Beschäftigte sind dem Cluster zuzuordnen – etwas mehr als die Hälfte aller Industriebeschäftigten an der Saar. Angesichts dieser Werte und einer direkten Bruttowertschöpfung von 4,83 Mrd. Euro (rund 109.000 Euro je Beschäftigtem und damit deutlich über dem Schnitt des Verarbeitenden Gewerbes im Saarland) – ist es tatsächlich mehr als gerechtfertigt, wenn das Saarland – einst Montanregion – sich heute als Autoland präsentiert.

Charakteristisch für das Autoland Saarland ist dabei das hohe Strukturgewicht von Zweigwerken und Tochterunternehmen großer Konzerne, deren kapitalintensive Produktionsstätten hier oftmals als Leitwerke im weltweiten Konzernverbund dienen und Maßstäbe für Innovationskraft, Produktivität und Produktqualität setzen. Sie waren in den vergangenen Jahren maßgebliche Treiber für Wachstum und Beschäftigung an der Saar und kommen zusammen auf einen Umsatzanteil von 90 Prozent. Neben Ford, der als Hersteller mit einem eigenen Supplier-Park in Saarlouis den Focus produziert, sind hier unter anderem die international bekannten Zulieferer Bosch, Eberspächer, Magna, Michelin, Nemak, Schaeffler, ThyssenKrupp und ZF zu nennen. Von der positiven Entwicklung der größeren Unternehmen profitierten in den vergangenen Jahren auch einige mittelständische saarländische Unternehmen. Inzwischen sind sie als Zulieferer der ersten und zweiten Reihe fest etabliert und vereinen rund 10 Prozent der Umsätze auf sich. Hierzu zählen beispielsweise die Firmen ISL Automotive, Nanogate und VOIT Automotive.

Gefahr einer automobilen Monostruktur?

Zwar hat die überwältigende Dominanz des Fahrzeugbaus an der Saar auch kritische Stimmen hervorgebracht. Manch einer spricht sogar von einer neuen Monostruktur, die sich früher oder später als Nachteil erweisen könnte. Solche Sorgen sind vor allem bei Absatzkrisen in Folge externer Schocks (z. B. extrem hoher Ölpreis, US-Strafzölle, Bankenkrise) nicht gänzlich unbegründet. Dennoch: Das Risiko des Eintritts einer längerfristigen globalen Absatzkrise ist überschaubar. Eher wird es Rückschläge auf Teilmärkten geben, bei denen dann aber die räumliche Differenzierung der Absatzmärkte des Autolandes Saarland ein Plus ist. Positiv ist zudem die breite Marktdiversifizierung des saarländischen Fahrzeugbaus – gerade mit Blick auf die Vielseitigkeit der Fahrzeugklassen und Modellvarianten mit saarländischem Wertschöpfungsanteil. Auch das Produktportfolio ist breit aufgestellt: Es reicht von Komponenten des konventionellen Antriebsstrangs (Verbrennungsmotorelemente, Dieselsysteme, Automatgetriebe und Abgasanlagen), über Exterieur- und Interieurelemente bis hin zu Fahrwerksbauteilen. So breit das Produktportfolio aber auch ist: Das Kompetenzprofil der hiesigen Betriebe weist auf der Systemebene einen Schwerpunkt bei den klassischen Technologien rund um den Verbrennungsmotor auf, also in jenen Bereichen, die besonders stark vom Wandel betroffen sein werden und auf die aktuell zwei Fünftel des gesamten Umsatzes des Automotive Clusters fallen. Umgekehrt ist der Fahrzeugbau an der Saar aber in jenen Bereichen, die durch Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung der Fahrzeuge wachsen werden, bisher nur schwach vertreten. Dennoch kann es eine Perspektive für den saarländischen Fahrzeugbau sein, dass derzeit viele Automobil-Konzerne, die im Saarland mit einer Niederlassung vertreten sind, in neue Mobilitätskonzepte investieren. Hier wird es darauf ankommen, die Produktionsexzellenz saarländischer Werke weiter zu verbessern, damit diese sich auch künftig im konzerninternen Standortwettbewerb als Technologie- und Innovationsführer behaupten können.

Entscheidend für den Erfolg wird aber auch die Geschwindigkeit und die Intensität des Wandels sein, der sich auf Kunden-, Prozess- und Produktebene zugleich vollzieht – und nicht zuletzt die Fähigkeit und Bereitschaft der Unternehmen abhängt, auf diesen zu reagieren. Ohne Zweifel wird dieser Wandel aber Wertschöpfungsketten, Produktionsbedingungen und Beschäftigung nachhaltig verändern. Und er wird getrieben durch regulative Eingriffe aus Brüssel und Berlin zur Reduzierung der CO₂- und Stickoxid-Emissionen oder durch die Einführung von Fahrverboten für alte Dieselfahrzeuge, die die Verbraucher weiter verunsichern und ihre Kaufentscheidungen beeinflussen.

Autoland Saar mit guter Zukunftsperspektive

Fakt ist: Die Nachfrage nach individueller Mobilität wird weiter steigen. Aktuelle Studien wie die „FAST 2030“ des VDA gehen daher davon aus, dass die weltweite automobiler Wertschöpfung bis 2030 um 30 Prozent auf 1,1 Billionen Euro und die Welt-PKW-Produktion um ebenfalls 30 Prozent auf 123 Millionen Einheiten zulegen werden. Zwar werden die etablierten Märkte Wertschöpfungsanteile an die Schwellenländer abgeben, doch die deutsche Automobilindustrie und damit auch der Fahrzeugbau an der Saar haben auf Grund ihrer Innovationsgeschwindigkeit, ihrer hohen Exportkraft und ihrer Präsenz auf den Weltmärkten gute Chancen, sich auf die Herausforderungen vorzubereiten und sich von diesem größer werdenden Kuchen ein gutes Stück abzuschneiden.

Trotzdem müssen Hersteller wie Zulieferer noch stärker als bisher Mobilität neu denken und in den Zukunftsbereichen Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung neue Nischen finden und neue Wertschöpfungsanteile erschließen. Die IHK Saarland und das Netzwerk automotive.saarland unterstützen die saarländische Automobilindustrie dabei – mit gezielten Hilfen bei der Erschließung neuer Märkte, bei der intensiveren Vernetzung von Wirtschaft und Forschung und der Verwertung von F&E-Ergebnissen, beim Aufbau automobilwirtschaftlicher Softwarekompetenz und vielem mehr.

Ansprechpartner:

Dr. Carsten Meier

Tel. 0681/9520-400

E-Mail: carsten.meier@saarland.ihk.de

Dr. Pascal Strobel

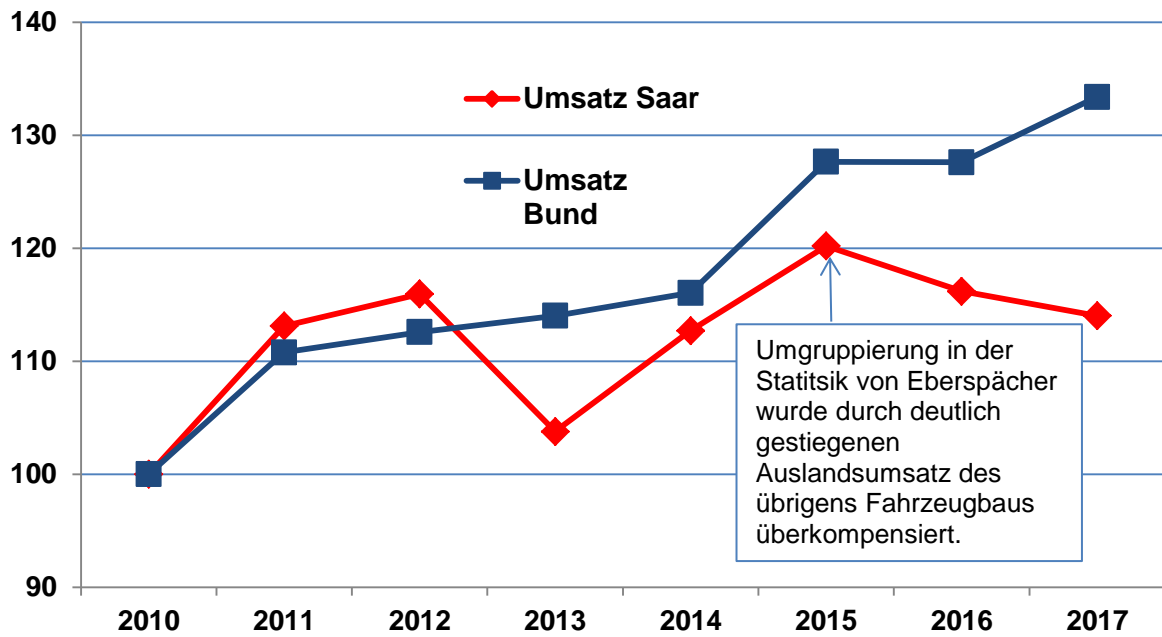
Tel. 0681/9520-492

E-Mail: pascal.strobel@saaris.de

Anlagen

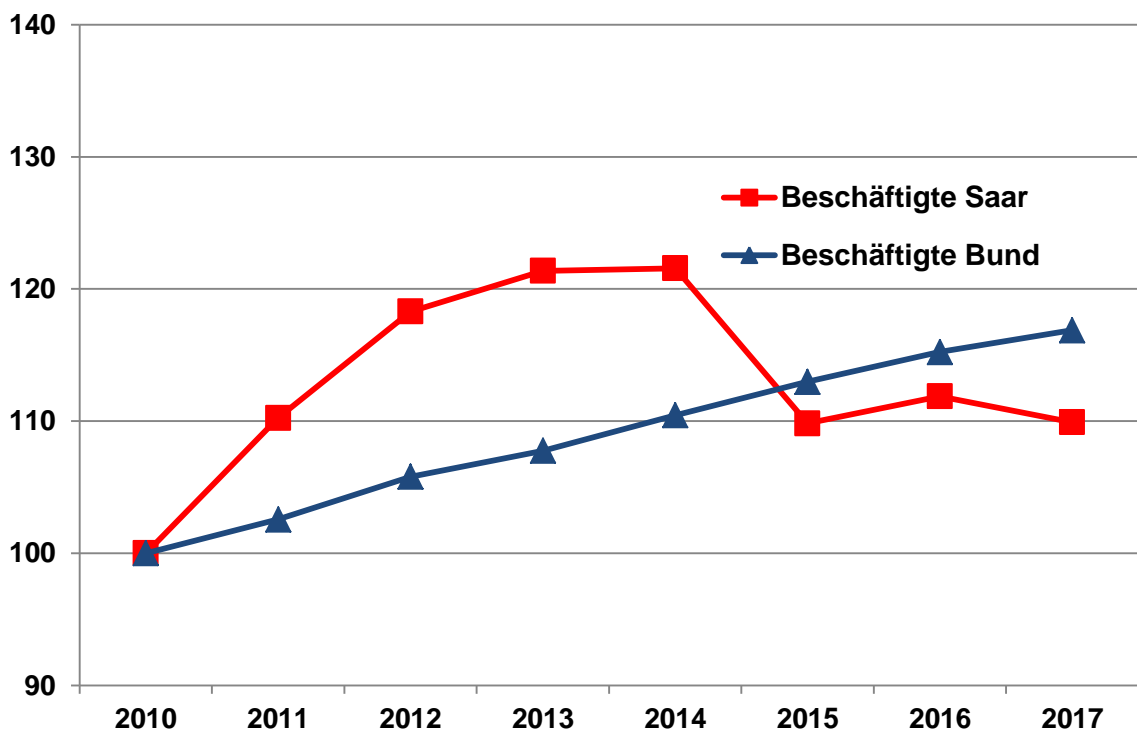
Umsatzentwicklung und Beschäftigung im Saar-Bund-Vergleich

Umsatzentwicklung im Saar-Fahrzeugbau schwächer



Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Landesamt Saarland, Graphik: IHK Saarland

Beschäftigungsaufbau im saarländischen Fahrzeugbau, aber schwächer als im Bund wegen Umgruppierung



Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Landesamt Saarland, Graphik: IHK Saarland