

Das Auto bewegt das Saarland



Von Dr. Heino Klingen

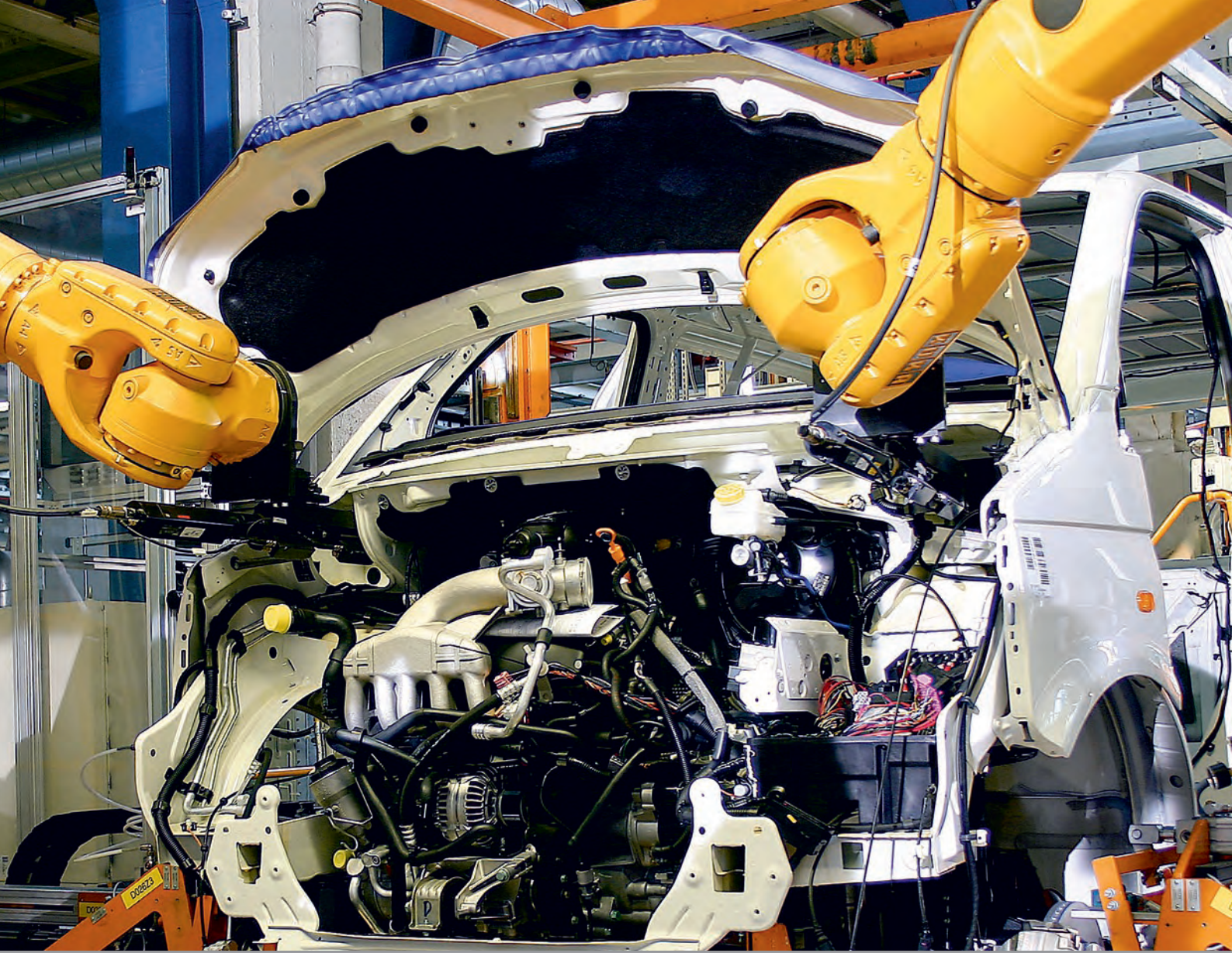


Das Autojahr 2009 gehört zweifellos zu den schwierigsten in der über hundertjährigen Geschichte der deutschen Automobilindustrie. Selten zuvor musste die Branche sich so vielen Herausforderungen gleichzeitig stellen. Der wirtschaftliche Einbruch kostete nicht nur Umsatz und Arbeitsplätze, er ging auch an jahrelang aufgebaute Liquiditätspolster. Und das ausgerechnet in einer Zeit, in der riesige Investitionen immer dringender werden, sei es zur Optimierung der bestehenden Technologie oder zur Erforschung alternativer Antriebe.

Denn wenn es noch eines Beweises bedurft hätte, das Jahr 2009 hat ihn erbracht: Der Klima- und Wertewandel ist endgültig in der Branche angekommen. Nichts symbolisiert das besser als der Rückzug von BMW, Honda, Toyota und Bridgestone aus der Formel 1. BMW etwa will

den dreistelligen Millionenbetrag, der bisher in die Eliteklasse des Motorsports floss, in grüne Werbebotschaften und die Weiterentwicklung des Elektroautos investieren.

Neben politischen Vorgaben wie den EU-Richtlinien zur Senkung der CO₂-Emissionen oder dem Wunsch der Bundesregierung, bis 2020 eine Millionen Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen, beruht die automobilen Zeitenwende vor allem auf geänderten Einstellungen und Vorlieben der Verbraucher. Als schick und fein definieren sie immer mehr das, was verbrauchsarm und Ressourcen schonend ist. Ökovernunft ist angesagt. Wertigkeit, Komfort und Zuverlässigkeit werden sicher auch weiterhin eine Rolle spielen, das Auto wird aber seinen Status als Kultobjekt allmählich verlieren. Schon heute rangiert bei jungen Großstadtbewohnern das



Smartphone auf der Liste der Statussymbole vor dem Auto. Auf all das werden sich auch die Hersteller und Automobilzulieferer im Saarland verstärkt einstellen müssen.

Der Elektroschock ...

Seit der diesjährigen IAA hat sich in der Bevölkerung die Vorstellung festgesetzt, dass dem Elektroauto die Zukunft gehört. Das mag so sein. Experten schätzen allerdings, dass bis dahin noch gut 20 Jahre ins Land gehen dürften. Denn Elektroautos sind noch längst nicht ausgereift, für den Durchschnittsverdiener zu teuer und verfügen über eine viel zu geringe Reichweite. Ungeklärt sind zudem die Infrastruktur mit Ladestationen und die Batterieentsorgung. Angesichts dieses Befundes überrascht es nicht, dass man im saar-

ländischen Fahrzeugbau die Herausforderung Elektroauto relativ gelassen sieht.

... trifft das Saarland nicht, ...

Es spricht nämlich einiges dafür, dass Benzin- und Dieselmotoren noch über Jahre hinaus den Markt beherrschen werden. Und das noch nicht einmal zum Schaden der Umwelt. Denn auf dem Gebiet der Verbrennungsmotoren sind in den letzten Jahren große Fortschritte erzielt worden. Die Motoren sind kleiner und leichter geworden, ohne an Leistung einzubüßen. Neue Materialien und Technologien haben aber vor allem den Spritverbrauch deutlich reduziert. Laut Angaben des Verbands der deutschen Automobilindustrie ist der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch neu zugelassener Fahrzeuge seit den 90er Jahren um

mehr als ein Viertel zurückgegangen. Und das, obwohl die Autos insgesamt deutlich schwerer und komfortabler geworden sind.

An dieser positiven Entwicklung haben nicht zuletzt auch zahlreiche Unternehmen aus dem Saarland mitgewirkt. Ob Dieseltechnologie von Bosch, Motorelemente von INA-Schaeffler, Motorblöcke von Halberg Guss oder Nemak, Kurbelwellen von ThyssenKrupp Gerlach, Automatgetriebe von ZF oder Abgasanlagen von Eberspächer - all diese Unternehmen haben mit ihren Produkten, Systemen und Komponenten maßgeblich dazu beigetragen, dass Autos heute viel umweltfreundlicher als früher sind.



„Die Ventiltriebe für Verbrennungsmotoren werden derzeit in schnellen Zyklen weiterentwickelt. Insbesondere die neuen Techniken, wie Abgasturbolader-Aufladung und Direkteinspritzung, die sich bei Benzinmotoren immer mehr als Standard durchsetzen, benötigen zur vollständigen Ausnutzung ihrer Potentiale flexibel verstellbare Ventiltriebe. Ziel ist es, bei gesteigertem Drehmoment und Motorleistung gleichzeitig die weiter verschärften Emissionsgrenzwerte einzuhalten. Die Schaeffler KG ist hier gut aufgestellt. Wir fertigen in Homburg moderne, reibungsoptimierte Ventiltriebsselemente, sowie Komponenten für vollvariable Ventilsteuerungen. Hierzu benötigen wir hochqualifizierte Fachleute, die wir in einer Ausbildungswerkstatt am Standort Homburg ausbilden. Nach dem Krisenjahr 2009 erwarten wir für 2010 eine leichte Erholung der angespannten Situation. Zur Erreichung des Niveaus von 2008 werden wir aber noch zwei bis drei Jahre benötigen.“

Arno Güllering,
Werkleiter Motorelemente
bei INA Schaeffler in Homburg



... denn hier entsteht schon heute das Auto der Zukunft

Experten versichern sogar, dass damit noch längst nicht das Ende der Fahnenstange erreicht ist. Denn durch neue Materialien und Technologien ließen sich noch weitere Einsparungen erreichen. So ist man etwa im Homburger Boschwerk zuversichtlich, in den nächsten fünf Jahren mit Boschdieseltechnologie den Treibstoffverbrauch eines Referenzdieselmotors von heute 5,4 um ein weiteres Drittel auf 3,6 Liter senken zu können.

Keine Zukunftsmusik, sondern bereits heute zu haben, ist das Acht-Gang-Automat-Getriebe von ZF. Die Ersparnis gegenüber dem noch laufenden Sechs-Gang-Automat beträgt zwischen sechs und 7,5 Prozent Kraftstoff. Einen wirkungsvollen Beitrag zur Schonung der Umwelt leisten Halberg Guss und auch die Dillinger Nemak, die mit Downsizing und Volumenoptimierung in der Motorblockentwicklung ebenfalls den Kraftstoffverbrauch und die Schadstoffemissionen senken wollen. Bemerkenswert ist auch die Systemtechnik des Abgasspezialisten Eberspächer in Neunkirchen, die nicht nur die CO₂-Emissionen drückt, sondern auch über 90 Prozent aller Stickoxide und Rußpartikel eliminiert.

In eine ganz andere, aber nicht minder wichtige Richtung für die Energieeinsparung gehen die Forschungen bei Michelin. Hier hat man es sich zur Aufgabe gesetzt, den Rollwiderstand von Reifen zu minimieren. Das spart nicht nur Sprit und

senkt die Emissionen, sondern hat darüber hinaus den angenehmen Nebeneffekt, den Straßenlärm zumindest ein Stück weit zu dämpfen - ein im dicht besiedelten Mitteleuropa nicht zu unterschätzender Vorteil.

Neben den hier genannten Beispielen gibt es noch eine ganze Reihe weiterer Automobilzulieferer im Saarland, die - wenn auch nicht ganz so prominent und spektakulär - enorm wichtige Beiträge auf der automotiven Wertschöpfungskette im Saarland leisten. Sei es als Hersteller von Gummi- oder Kunststoffteilen, Bremsen, Kupplungselementen, Schrauben oder Installationsmaterial. Produkte „made in Saarland“ finden sich praktisch in den Autos aller großen Hersteller. Armin Gehl, Leiter des saarländischen Automobilnetzwerkes automotive.saarland: „Saarländische Produkte, Komponenten und Systeme sind in allen deutschen Premiumfahrzeugen verbaut. Je nach Motorisierung machen sie bis zu 50 Prozent der Wertschöpfung aus.“

Hohe technologische Kompetenz, starker Innovationsdrang und eine motivierte und überdurchschnittlich gut ausgebildete Arbeitnehmerschaft kennzeichnen den saarländischen Fahrzeugbau. Im Vertrauen auf diese Eigenschaften nimmt das Automobilnetzwerk die Herausforderung E-Auto sportlich. „Verbrennungsmotoren sind besser als ihr Ruf. Sie bleiben in den nächsten 20 Jahren gegenüber Elektroautos die bessere Wahl. Unter ökologischen Gesichtspunkten haben sie sogar Vorteile, zumindest solange der Strom für die Elektroautos zum überwiegenden

Teil aus fossilen Energieträgern gewonnen wird.“

Saar-Fahrzeugbau: Stütze der Saar-Wirtschaft

In der Automobilindustrie sind bundesweit rund 730.000 Menschen beschäftigt. Der Fahrzeugbau ist damit gemessen an den Beschäftigten nach dem Maschinenbau, der 880.000 Mitarbeiter zählt, die zweitgrößte Industriebranche in Deutschland. Im Saarland sind die Verhältnisse umgekehrt: Hier ist die Automobilbranche mit knapp 24.000 Beschäftigten gut doppelt so groß wie der Maschinenbau. Damit stellt der Fahrzeugbau rund ein Viertel aller Indus-

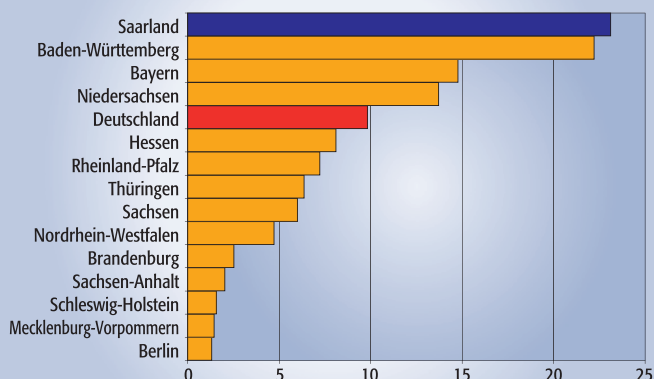


„Ford und das Saarland – beide haben vor genau 40 Jahren zueinander gefunden. Und bleiben zusammen, denn auch die nächste Generation des erfolgreichen Ford Focus wird in Saarlouis gebaut. Das ist eine gute und zukunftsweisende Nachricht für die Menschen an der Saar, da Ford ein starker Motor der saarländischen Wirtschaft ist. Die weltweite Unternehmensstrategie nach dem Prinzip „One Ford. One Team. One Plan. One Goal“, bildet die solide Basis für Wettbewerbsvorteile. In der One Ford-Strategie hat der Standort Saarlouis eine Schlüsselrolle, da die Produktionsstätte auf dem Röderberg mit gegenwärtig rund 6.500 Beschäftigten das Stammwerk für den Ford Focus ist in der Zukunft bleibt. Eingeschlossen in die One Ford-Strategie sind auch die Ford-Vertriebspartner im Saarland, die unsere Marke dynamisch „vor Ort“ vertreten. Ihr Engagement hat stets einen wichtigen Anteil an unserem profitablen Wachstum an der Saar. Die Beschäftigten im Ford-Werk, bei den zahlreichen Zulieferern an der Saar, und bei den Händlern – sie alle tragen gemeinsam zum Wohlstand und zur Wirtschaftskraft im Saarland bei.“

Thomas Klein,
Leiter des Ford-Werkes Saarlouis

Spitzenstellung beim Arbeitsplatzbesatz

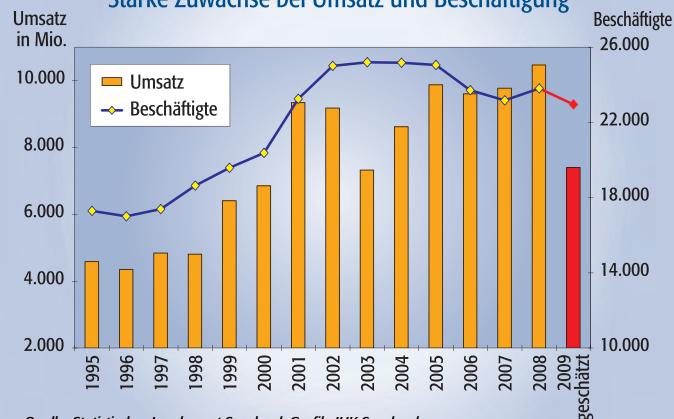
Beschäftigte in der Automobilindustrie in den Bundesländern je 1.000 Einwohner 2008



Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden, Grafik: IHK Saarland

Saar-Wachstumstreiber Fahrzeugbau:

Starke Zuwächse bei Umsatz und Beschäftigung



Quelle: Statistisches Landesamt Saarland, Grafik: IHK Saarland

triarbeitsplätze an der Saar. Der Automobilstandort Saar braucht auch nicht den Vergleich mit anderen Bundesländern zu scheuen: Bezogen auf die Einwohnerzahl hat er den höchsten Arbeitsplatzbesatz aller deutschen Standorte (vgl. Grafik: Spitzenstellung beim Arbeitsplatzbesatz).

Um das wahre Strukturgewicht des saarländischen Fahrzeugbaus für die

Saarwirtschaft zu erfassen, müssen zu den in der amtlichen Statistik in der Kategorie „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ enthaltenen 22 Unternehmen auch noch jene Betriebe berücksichtigt werden, die Wertschöpfung für den Fahrzeugbau erbringen, in der Statistik aber in anderen Branchen geführt werden. Das gilt etwa für eine ganze Reihe von Unternehmen aus

der Stahlindustrie, dem Maschinenbau, bei Gießereien und aus der Gummi- und Kunststoffindustrie, die mehr oder weniger für die Automobilindustrie fertigen. Das Autocluster automotive.saarland hat solche Berechnungen durchgeführt. Danach sind im saarländischen Fahrzeugbau in 150 Unternehmen insgesamt rund 46.000 Leute beschäftigt. Oder anders gesagt: Fast jeder zwei-

te Industriearbeitsplatz an der Saar ist ein Autoarbeitsplatz.

Doch auch ohne diese Branchen-Arrondierung spricht die Statistik eine beeindruckende Sprache: Im vergangenen Jahr erzielte der Saarfahrzeugbau einen Umsatz von insgesamt 10,5 Milliarden Euro, so viel wie nie zuvor. Damit erwirtschaftete die Branche zwei Fünftel des gesamten Industrieumsatzes im Saarland.

Innovation von Bosch?

Ja

Diesel-Direkteinspritzung.
Sparen nonstop.

Bosch Innovationen wie die Hochdruck-Dieseldirekteinspritzung helfen Ihnen, doppelt zu sparen: erstens Zeit, weil Sie dank größerer Reichweite weniger Tankstopps einlegen müssen; zweitens Geld, weil Sie mit einem Diesel-Pkw rund 30 % weniger Kraftstoff verbrauchen als mit einem vergleichbaren Benzin.

Bosch Innovationen auch aus Homburg/Saar: Seit 1960 fertigt der Geschäftsbereich Dieselsysteme am Standort Homburg sparsame Diesel-Einspritztechnik für die Automobilindustrie auf der ganzen Welt. Für rund 5.200 qualifizierte Mitarbeiter, darunter rund 180 Auszubildende, sind wir ein verlässlicher Arbeitgeber.

www.bosch.de



BOSCH
Technik fürs Leben

Trotz des abrupten wirtschaftlichen Einbruchs im vierten Quartal 2008 stieg der Jahresumsatz gegenüber dem Vorjahr noch um 7,1 Prozent, wobei sich der Absatz im Inland mit 10 Prozent günstiger entwickelte als das Exportgeschäft, das um 4,9 Prozent zunahm. Die Exportquote sank dadurch leicht auf knapp 56 Prozent.

Noch eindrucksvoller ist die längerfristige Bilanz: Seit Mitte der 90er Jahre stieg die Beschäftigung im saarländischen Fahrzeugbau um gut 40 Prozent, der Umsatz sogar um 140 Prozent. Dies entspricht einem Zuwachs der Produktivität von über 70 Prozent⁽¹⁾. Man wird vermutlich lange suchen müssen, um ähnliche Produktivitätssteigerungen in anderen Branchen zu finden.

⁽¹⁾ Wie ein Blick auf die Umsatz- und Beschäftigungsentwicklung zeigt (vgl. Grafik: Saar-Wachstumstreiber Fahrzeugbau), laufen diese beiden Größen nicht immer synchron. Gegenläufige Bewegungen finden in der Regel dann statt, wenn im Fahrzeugbau ein Modellwechsel ansteht. Das war beispielsweise in den Jahren 2003 und 2004 der Fall, als bei Ford in Saarlouis die zweite Generation des Focus eingeführt wurde.



Foto: Ford

Das wirft die Frage auf, wer oder was die saarländische Automobilindustrie so erfolgreich gemacht hat. Hier wären sicher viele Faktoren zu nennen. Und man müsste zum Teil bis zu den Anfängen in den 60er Jahren zurückgehen, als es nach den ersten Bergbaukrisen gelang, renommierte Industrieunternehmen im Saarland anzusiedeln.

Viele dieser Betriebe haben sich im Verlauf der Jahre äußerst positiv entwickelt⁽²⁾ und dabei eine Unternehmenskultur herausgebildet, die möglicherweise das tiefere Geheimnis

des Erfolgs ist - das produktive Miteinander von Unternehmern, Management und Arbeitnehmern. Das passte jedenfalls zum Saarland und zu dem hier allort spürbaren Wir-Gefühl. Insofern ist es dann auch nicht weiter überraschend, dass es wohl keine andere Region in Deutschland gibt, wo sich die Arbeitnehmer so stark mit „ihrem“ Unternehmen identifizieren wie im Saarland.

⁽²⁾ Stellvertretend für viele andere seien hier nur Ford, Festo und ZF genannt.

Ford wertet den Standort Saarlouis auf

Wer die Probe aufs Exempel machen will, sollte nach Saarlouis fahren. Hier betreibt Ford als einziger Hersteller im Saarland seit 1968 ein Werk. Ford selbst beschäftigt rund 6.500 Mitarbeiter, dazu kommen weitere 2.000 Arbeitsplätze bei Zulieferern im angrenzenden Ford-Industriepark. Derzeit werden dort die Modelle C-Max, Focus und Kuga gefertigt. Rund drei Viertel der Produktion gehen in den Export. Insgesamt dürften dieses Jahr rund 330.000 Autos von den Bändern laufen, nach fast 400.000 im vergangenen Jahr. Ab Herbst 2010 wird auch die neue Focus-Generation in Saarlouis gefertigt. Der Standort Saarlouis wird dann der einzige Produktionsstandort für den Focus sein, der bislang auch noch in Valencia gebaut wird. Im Gegenzug wandern dafür die Modelle C-Max und Kuga in andere Fordwerke ab. Da gleichzeitig ausgelagerte Komponenten wieder zu-

Ford Power
für den
Mittelstand

Für alle, die
die deutsche
Wirtschaft
stark machen

2.500,- €¹⁾
günstiger wird
es mit der
Umweltprämie
von Ford.



Die Ford Flatrate für Gewerbetreibende:
0 € Wartungskosten²⁾
0 Garantiesorgen
(Garantieschutz und Mobilitätsgarantie)
4 volle Jahre lang

Der Ford Transit City Light schon für

17.990,- €

zzgl. gesetzl. MwSt. und 745,- € Überführungskosten

oder **199,- € monatliche**
Leasingrate²⁾ mit der Ford Flatrate

Der Ford Transit Kombi City Light schon für

19.990,- €

zzgl. gesetzl. MwSt. und 745,- € Überführungskosten

Ford Flatrate Top-Leasing
Angebote erhalten Sie bei uns

Der Ford Transit Connect City Light schon für

12.700,- €

zzgl. gesetzl. MwSt. und 745,- € Überführungskosten

Ford Flatrate Top-Leasing
Angebote erhalten Sie bei uns

La Linea

La Linea Franca Kfz.-Handels GmbH
St. Nazairer Allee 1 a · 66740 Saarlouis · Tel.: 06831/4872-200
Zur Ostspange 2 · 66121 Saarbrücken · Tel.: 0681/96854-200
www.lalinea.de



¹⁾ Umweltprämie von Ford für Gewerbetreibende, bei Ankauf Ihres Nutzfahrzeugs oder PKW (mind. 3 Jahre alt, mind. 6 Monate auf den Halter zugelassen) und Kauf eines neuen Ford Nutzfahrzeugs. Aktion gültig bis 31.12.2009. Details erfahren Sie bei uns.
²⁾ Z. B. der Ford Transit City Light FT260K, LKW-Zulassung, 2,2 l TDCI-Motor, 63 kW (85 PS), auf Basis eines Kaufpreises von 19.725,- €, Ford Protect Garantie-Schutzbrief für 747,90 €, monatl. Leasingrate 199,- €, mit Leasing-Sonderzahlung von 3.167,33 €, bei 48 Monaten Laufzeit und jährl. Laufleistung von 20.000 km. Ein Angebot der Ford-Bank für Gewerbetreibende zzgl. Überführungskosten und Umsatzsteuer.
³⁾ Ford Protect Garantie-Schutzbrief inkl. Ford Assistance-Mobilitätsgarantie auch für das 3. und 4. Jahr und die ersten 3 Inspektionen/Wartungen (Lohn- und Materialkosten, ausgenommen sind Inspektionen und Wartung des Gassystems bei einer Umrüstung auf CNG-/LPG-Betrieb) lt. Serviceplan und Wartungsumfang bei einer angenommenen Gesamtfahrleistung von max. 80.000 km.
Weitere Ford-Flatrate-Angebote erhalten Sie bei uns. Abbildungen zeigen Ford Transit Kastenwagen, Ford Transit Kombi und Ford Transit Connect mit Wunschausstattung gegen Mehrpreis.
Kraftstoffverbrauch (in l/100 km nach RL 80/1268/EWG oder VO (EG) 715/2007 in der gegenwärtig geltenden Fassung): Ford Transit Kombi City Light: 14,4-9,1 (innerorts), 9,0-6,1 (außerorts), 10,8-7,4 (kombiniert), CO₂-Emissionen: 285-195 g/km (kombiniert).

rückgeholt werden sollen, wird der Standort Saarlouis durch diese Umstrukturierung unter dem Strich gestärkt. Die notwendigen Umgestal-

tungen sind bereits im Gange. Große Erwartungen richten sich dabei auf den Focus EcoNetic, der mit Start-Stopp-System ausgestattet nur noch 3,8 Liter Diesel verbrauchen soll.

Hohe Autodichte – Peugeot ganz vorne dabei

Das Saarland hat mit 602 PKW je Tausend Einwohner die höchste Autodichte in Deutschland. Dafür gibt es eine ganze Reihe von Gründen. Die in weiten Teilen ländliche Struktur des Landes und das gerade in diesen Regionen unzureichende Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zählen sicher dazu. Ein gewichtiger Faktor ist sicher auch die im Saarland besonders ausgeprägte Liebe zum Automobil.

Hoch in der Gunst der Saarländer stehen vor allem französische Fabrikate der Marke Peugeot. Das Unternehmen mit dem Löwen im Kühlergrill ist schon seit vielen Jahren unangefochtener Marktführer an der Saar. Im vergangenen Jahr war jeder fünfte neu zugelassene Wagen im Saarland ein Peugeot. Die Franzosen wissen das Saarland schon seit langem zu schätzen.

Seit über 70 Jahren sind sie an der Saar und seit über 40 Jahren steuern sie von ihrer Deutschlandzentrale in Saarbrücken aus den Import und Vertrieb ihrer Modelle für ganz Deutschland. Das bedeutet für im-

merhin rund 300 Mitarbeiter anspruchsvolle Arbeitsplätze.

Zarte Erholung nach einem schwierigen Jahr

Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise hat das Saarland gemeinsam mit Baden-Württemberg stärker in die Rezession gestoßen als

andere Bundesländer. Die exportorientierten Industriebranchen - Stahl, Auto, Maschinenbau - mussten vor allem während des vierten Quartals 2008 dramatische Produktions-, Absatz- und Auftragseinbußen verkraften. Im Fahrzeugbau kam die Abwärtsbewegung aber bereits in den ersten Monaten dieses Jahres zum Stillstand, nachdem die Bundes-



„Mit dem erfolgreichen Serienanlauf der neuen 8-Gang Automatgetriebegeneration ist die ZF Getriebe GmbH in Saarbrücken für die Zukunft gut gerüstet. Diese völlig neu entwickelte Getriebegeneration setzt in Bezug auf Kraftstoffersparnis, Schadstoffreduzierung, Fahrdynamik und Fahrkomfort weltweit neue Maßstäbe. Die ersten Rückmeldungen aus dem Markt sind überaus positiv. Trotz deutlichem Umsatzrückgang in 2009 (rund 25 Prozent) blicken wir daher zuversichtlich auf die kommenden Jahre. Wir haben das richtige Produkt für die zukünftigen Anforderungen an die Automobilindustrie und können über flexible Arbeitszeit- und Fertigungsmodelle schnell und effizient auf Marktveränderungen reagieren.“

Dr. Hermann Becker,
ZF-Geschäftsführer

„Die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise wird insbesondere in der Automobilindustrie tiefe Spuren hinterlassen. Wir erleben gerade eine grundlegende Struktur- und Systemveränderung. Weltweit haben viele Automobilhersteller und -zulieferer Überkapazitäten. Die Absatzmärkte der Zukunft liegen in Asien. Beflügelt durch die staatlichen Anreize zum Pkw-Kauf erleben wir derzeit eine weitere Entwicklung. Verbraucher steigen auf kleinere Fahrzeuge und kleinere Motoren um.“

Für uns als Zulieferer von Diesel-Einspritzsystemen hat diese Entwicklung weitreichende Folgen. In kleineren Motoren sind weniger unserer Injektoren und Rails verbaut.

Trotz der nachgewiesenen und unumstrittenen Verbrauchsvorteile des Diesels ist die Dieselquote in Deutschland und in Europa stark zurückgegangen. Dass der Diesel sich auch im Kleinwagen meist ab 10.000 km Fahrleistung pro Jahr rechnet, ignorieren viele Verbraucher. Dies stellt uns vor große Herausforderungen. Ebenso beobachten wir den schnellen und dramatischen Einbruch des Nkw-Markts in den



vergangen Monaten mit großer Sorge. Der Anteil der Nkw-Komponenten betrug in Homburg in der Vergangenheit rund 60 Prozent. Die Erfahrung zeigt, dass sich der Nkw-Markt nur sehr langsam erholen wird. Die jüngsten, optimistischen Konjunkturprognosen dürfen nicht den Eindruck entstehen lassen, dass sich die Lage der Automobilindustrie innerhalb weniger Wochen wieder normalisieren wird.“

Thomas Gönner,
Technischer Direktor
Bosh Homburg

FISTEC

Outsourcing ist Vertrauenssache

Unser Angebot für Automotive-Zulieferer:

Reduzierung eigener IT-Kosten durch gemeinsame Nutzung vorhandener Kompetenzen im regionalen Servicecenter

Lassen Sie uns mal darüber reden...

Beratung
SAP-Consulting
IT-Services

Fistec AG, Trierer Str. 10, 66111 Saarbrücken, Tel:0681-389370 info@fistec.de www.fistec.de

regierung zum Jahresbeginn mit der Abwrackprämie massive Kaufanreize vor allem im unteren und mittleren Fahrzeugsegment gesetzt hat. Im Verlauf des Sommers hat sich daraufhin die Lage im Fahrzeugbau auf niedrigem Niveau stabilisiert.

Am aktuellen Rand deutet sich inzwischen eine Besserung an. Fast alle deutschen Hersteller haben zuletzt mehr Bestellungen erhalten, vorwiegend aus dem Ausland. Seit ihrem Tiefpunkt im Januar haben sich die Auslandsaufträge bis September um fast 50 Prozent erhöht. Das ist ein erstes Indiz dafür, dass die bevorstehende Erholung der Konjunktur nach klassischem Muster durch den Export erfolgt, und der Fahrzeugbau die Rolle des Konjunkturmotors übernimmt.

Die aktuellen Besserungstendenzen können aber nicht vergessen machen, dass das Gesamtjahr 2009 das schwächste Autojahr in der Geschichte des Saarlandes ist. Es ist damit zu rechnen, dass der Jahresumsatz sein Vorjahresergebnis um ein Viertel verfehlt. Zu berücksichtigen ist dabei

allerdings, dass im vorigen Jahr ein Rekordergebnis erzielt wurde.

Die Hoffnungen richten sich jetzt auf das Jahr 2010. Die Erwartungen in der Branche sind gedämpft optimistisch. Dabei vertraut man auf die eigene Stärke - zu Recht: Der saarländische Fahrzeugbau ist auf vielen Gebieten technologischer Vorreiter, wenn nicht Weltmarktführer. Seine Produkte, Systeme und Komponenten treffen den Kundengeschmack und erfüllen in hohem Maße die Anforderungen des modernen Automobilbaus. Die neue Focus-Generation wird sicher ebenso ihren Weg zu den Kunden finden wie das Acht-Gang-Automat-Getriebe vom wieder anziehenden Premiumgeschäft profitieren wird.

➔ Der Autor

ist Geschäftsführer der
IHK Saarland und leitet
den Geschäftsbereich
Standortpolitik

☎ (06 81) 95 20-4 10

✉ heino.klingen@saarland.
ihk.de

SCHNELL | ZUVERLÄSSIG | KOMPETENT

RITTERSBACHER
...ein Top Team!



Service



Nutzfahrzeuge
Service

Denn wir wollen, dass Sie uns vertrauen.

Ihr Autohaus direkt an der Zulassungsstelle in SB-Brebach.

Autohandel Rittersbacher GmbH
Kurt-Schumacher-Straße 20 a · 66130 Saarbrücken
Tel.: 06 81 / 9 59 42-0 · Fax: 06 81 / 9 59 42-222

[WWW.RITTERSBACHER.DE]

**Wir fahren ab
auf Sicherheit.**



**Fahrzeugsicherheit aus dem
Saarland – bundesweit.**



KÜS-Bundesgeschäftsstelle
Zur KÜS 1
66679 Losheim am See
Tel. +49 (0) 6872 9016-0
Fax +49 (0) 6872 9016-123
www.kues.de
info@kues.de

Den KÜS-Partner in Ihrer Nähe finden Sie auf www.kues.de