

Überzeugung durch Leistung: Fünf Jahre „autoregion“

Wirtschaftsministerin Anke Rehlinger: Viel bewirkt

Geschäftsführer Armin Gehl: Wir haben uns durchgesetzt



Gute Stimmung beim fünften Geburtstag der autoregion: Benjamin Schmitz und Maximilian Ritter (Geschäftsführer der Torpedo-Gruppe) sowie die Mitglieder des autoregion Vorstands Andreas Quak, Johannes Lapré, Catherine Robinet, Prof. Dr. Andreas Metz, Horst Klesen, Uwe Johann, Ministerin Anke Rehlinger, Bettina Lämmel (Caisse d' Epargne), Armin Gehl (Geschäftsführer Autoregion) und Joost Ortjens (Luxinnovation) (v.li.)

Vor fünf Jahren ging das automotive-Cluster autoregion im Saarbrücker „Hotel am Triller“ an den Start. Wer den umtriebigen saarländischen Autoexperten Armin Gehl kennt, konnte sich damals nicht vorstellen, dass er nach dem offiziellen Ende seiner autobezogenen beruflichen Tätigkeit in den so genannten „wohlverdienten Ruhe-

stand“ geht und nur noch fahrerisch seiner Autoleidenschaft frönt.

Er hatte eine Idee: Den Aufbau eines Automobilclusters, der sich im Gegensatz zu einer mit öffentlichen Geldern finanzierten Organisation nur durch die Mitgliedsbeiträge finanziert und somit unabhängig war. Beim Start waren gerade einmal 17 Firmen mit dabei, die sich auf das Wagnis einließen, für etwas Unbekanntes zu bezahlen. Heute zählt autoregion rund 170 Mitglieder und Partner. Es bedurfte einer Menge beharrlicher Überzeu-

gungsarbeit, nach und nach Firmen – mittlerweile sind sehr honorige Namen der Branche im Saarland mit im Boot – als Mitglieder zu akquirieren und den Verein auf feste Füße zu stellen, den er als Geschäftsführer zusammen mit dem Vorstand steuert: „Wir verstehen uns als autoregion als eigenständig arbeitendes, komplementäres Organ zu den bestehenden Automotive-Netzwerken der Großregion.“ Er gilt in der Branche als überaus gut vernetzt, er kennt – wie es im Saarland heißt – „Gott und die Welt“, ob in der Großregion, in Berlin oder

in Brüssel. Und dass das Automobil als Mittel der individuellen Mobilität seine führende Rolle behält, ist für Gehl überhaupt keine Frage. Autoregion arbeitet eng zusammen mit der IHK des Saarlandes, dem Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) in Berlin und dem europäischen Zulieferer-Dachverband CLEPA. Mittlerweile sind die Lothringer und die Luxemburger automotive-Cluster mit im Boot der autoregion. „Grenzüberschreitendes Denken ist unabdingbar und nur so sind wir stark, um die Kompetenz in der Großregion zu bündeln und uns auch in Zukunft zu behaupten“, so Gehl.

Jüngst wurde der fünfte Geburtstag im Hause der Saarbrücker Torpedo-Garage (Mercedes-Benz) mit über 250 Gästen gefeiert. Saar-Wirtschaftsministerin Anke Rehlinger: „Die Gründung der autoregion vor

fünf Jahren war eine gute Entscheidung für unseren Wirtschafts- und Industriestandort: Großes Kompliment dafür. Wir haben Armin Gehl viel zu verdanken!“ Autoregion habe viel bewegt.

In der sich rasant wandelnden Fahrzeugwelt mit den Herausforderungen Digitalisierung, Vernetzungen und neue Antriebsformen müsse sich die Region positionieren: „Es ist wichtig, jetzt darüber nachzudenken, wie die neuen Produkte im Saarland kostengünstig und wettbewerbsfähig hergestellt werden können“, so Rehlinger. Das Saarland müsse Anlaufstelle der Mobilität der Zukunft bleiben, Weichen seien etwa mit dem Engagement des Landes beim Wasserstoff als mögliche Antriebsform gestellt. Sowohl Automotive als auch Stahl, der vor der Herausforderung der Dekarbonisierung seiner Prozesse steht, seien

für das Saarland „immens wichtig“. Die Zukunftsgestaltung „erfordert Mut, Zuversicht, Glaube an die eigenen Stärken und Kampfbereitschaft. Wir wollen unsere Zukunft selbst gestalten.“

„Wir haben mit unserer Arbeit überzeugt und sind stetig gewachsen, haben den Unternehmen etwas geboten, die haben uns auch gefordert. Es war nicht einfach, gegen finanziell getragene Projekte von Landesgesellschaften zu bestehen. Wir glauben: Der Bessere gewinnt, Qualität setzt sich durch“, so Armin Gehl. Er warnt vor der Sackgasse der reinen „Elektromobilität“, plädiert für synthetischen Kraftstoffe und Wasserstoff. Und bei der Dekarbonisierung werde man ohne Einsatz der Kernenergie künftig nicht auskommen. Und zitierte Victor Hugo: „Ein Traum ist unerlässlich, wenn man die Zukunft gestalten will.“ *ur*

Welche Leasingraten gibt es?

Beim Leasing handelt es sich um einen Vertrag über eine Sache, bei der das rechtliche Eigentum bei dem Leasinggeber liegt, das Recht zur Nutzung jedoch beim Leasingnehmer. Zivilrechtlich ist der Leasingvertrag eine Unterart des Mietvertrags. Es gibt drei unterschiedliche Leasingarten.

1. Finanzierungsleasing mit Vollamortisation

- Die Leasingraten müssen die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, die Neben- und Finanzierungskosten sowie die Gewinnspanne des Leasinggebers abdecken.
- Der Leasingvertrag kann bei ordnungsgemäßer Vertragserfüllung beider Seiten nicht gekündigt werden.

- Nach der Grundmietzeit haben die Leasingnehmer oft die Option, das Leasingobjekt zu kaufen oder den Vertrag zu verlängern.

2. Finanzierungsleasing mit Teilamortisation

- Die Leasingraten decken während der Grundmietzeit nur einen Teil der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten des Leasinggebers ab, das heißt, das Leasingobjekt ist am Ende der Laufzeit nur teilweise abbezahlt.
- Am Ende der festgelegten Leasingzeit wird das Objekt meistens an den Leasingnehmer oder einen Dritten verkauft. Die Restsumme wird dabei bereits zu Laufzeitbeginn festgelegt.

3. Operate-Leasing

- Die Art Leasingvertrag ist auf dem Automobilmarkt üblich
- Das Objekt kann für kurze Zeit gemietet werden.
- Durch kurzfristige Kündigungsrechte bleibt der Leasingnehmer während der Vertragslaufzeit flexibel
- Die spätere Verwertung ist Sache der Leasing-Gesellschaft.
- Die Risiken sind für den Leasingnehmer besonders gering, ebenso die Kosten, vor allem bei kurzer Nutzung. Zusätzlich übernimmt der Leasinggeber während der Leasingzeit die Kosten für Reparaturen oder Wartung.
- Der Leasingnehmer kann die Leasingraten als Betriebsausgaben absetzen.