

„Für das Saarland geht es ans Eingemachte“

Die saarländische Automobilindustrie hat ihre Forderungen für einen erträglichen Wandel in einem Positionspapier zusammengefasst.

VON LOTHAR WARSCHIED

SAARBRÜCKEN Das Saarland ist bereit, die Herausforderungen anzunehmen, die mit dem Wandel der Autoproduktion mit neuen Antriebströmen wie beispielsweise der Elektromobilität einhergehen. Allerdings kann das Land diese Aufgabe nicht alleine stemmen, sondern ist auf Hilfe angewiesen. Das ist das Ergebnis eines Positionspapiers, das gestern auf der ersten Zuliefererkonferenz Saar vorgestellt wurde. In diesem Papier werden die Forderungen des Saarlandes gegenüber der Bundesregierung und der EU-Kommission auf den Punkt gebracht.

Es müsse sichergestellt werden, „dass die Rahmenbedingungen und die Chancen, die das Saarland den Unternehmen bieten kann, höher sind als die Stilllegungs- und Schließungskosten“, schreiben die Automobilunternehmen. Sie erinnern daran, dass die ökologische Umstellung der deutschen Industrie – und hier vor allem der Automobilbereich – „Milliardensummen verschlingen wird“. Dies stelle selbst die größten Industriekonzerne vor bislang ungekannte Herausforderungen – von kleinen und mittleren Unternehmen ganz

zu schweigen. Daher sei ein milliardenschweres Programm unerlässlich, um den Unternehmen diesen Transformationsprozess zu ermöglichen. Das Geld dürfe jedoch nicht nach dem Prinzip Gießkanne, sondern zielgerichtet verteilt werden, um „mit praktikablen Ansätzen den ökologischen Umbau unserer Industrie mit entsprechendem hohen Summen“ zu fördern.

„Wir müssen darum kämpfen, dass das Thema Industriepolitik bei der Bundesregierung ihren hohen Stellenwert behält“, sagte Wirtschaftsministerin Anke Rehlinger (SPD) auf der Konferenz. „Denn für das Saarland geht es ans Eingemachte.“ Das Land könne Strukturwandel, „doch allein sind wir nicht in der Lage, diese Aufgabe zu meistern“, betonte sie und unterstrich damit die Thesen des Positionspapiers. Genauso wie die Schritte im Klimaschutz festgelegt wurden, „müssen die industriepolitischen Maßnahmen jetzt entschieden werden, um eine De-Industrialisierung zu verhindern“, so die Ministerin. Die Menschen „müssen daran glauben dürfen, dass sie noch eine Perspektive in ihrem Beruf haben“.

Ein Verzicht auf das Auto sei illusorisch, betonte Uwe Gackstatter, Vorsitzender des Bereichs Vorstandes Powertrain Solutions der Bosch-Gruppe. Er geht davon aus, „dass die automobilen Mobilität weltweit noch um das 2,4-fache zunehmen wird“. Die größte Herausforderung seien die neuen Antriebskonzepte. Würde ein Dieselauto noch zehn Arbeitsplätze binden, sei es beim Elektro-Antrieb nur noch ein einziger. Dabei seien moderne Diesel so beschaffen, dass sie kaum



FOTO: BECKER/BEREDEL

Die Automobil- und Zulieferindustrie, zu der auch ZF gehört, prägt die saarländische Wirtschaft in großem Maße. Die Autobauer und die Zulieferer beschäftigen rund 44 000 Arbeitnehmer.

gangbarer Technik-Weg sein.

„Die deutschen Autobauer sind nach wie vor sehr innovativ.“ Das hob Joachim Damasky, Geschäftsführer Technik und Umwelt beim Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA), während der Konferenz hervor. Die Mehrzahl der Patente in Sachen Elektroantrieb und selbstfahrende Autos komme nach wie vor aus Deutschland. Er geht davon aus, dass die Elektromobilität in Deutschland allmählich Fahrt aufnehmen wird. Rund 300 000 Autos würden hierzulande derzeit mit E-Motoren angetrieben. Der größte Hemmschuh sei die unzureichende Ladeinfrastruktur. Ein wachsendes Problem bei der Mobilität der Zukunft werde die Cybersicherheit sein, weil die Autos „immer mehr

noch Emissionen ausstoßen.“ Wir kommen bei den Schadstoffen an die Nachweigränze“, betonte der Bosch-Manager. Der Diesel habe noch hohes Entwicklungspotenzial. Seine Umweltfreundlichkeit könne beispielsweise noch durch die Beimischung von Paraffinen verbessert werden, die aus nachwachsenden Rohstoffen erzeugt werden können.

Eine kohlendioxidneutrale Mobilität könne in Zukunft nicht nur mit Elektro- und Hybrid-Autos – eine Mischung aus Verbrenner- und Elektroantrieb – erreicht werden. Auch eine Verbesserung der Verbrenner-Technologie in Verbindung mit ökologisch erzeugtem Benzin oder Brennstoffzellen-Antrieb mithilfe des Wasserstoffs kann demnach ein

KOMMENTAR

Ein Blick in die Glaskugel

Der Umbau in der Autoindustrie stellt das Saarland erneut vor große strukturelle Herausforderungen. Tausende von Arbeitsplätzen sind schon verloren, auch wegen der wegfallenden dritten Schicht bei Ford in Saarouis oder bei Bosch in Homberg aufgrund der rückläufigen Diesel-Nachfrage. Ob dieser Aderlass bereits gestoppt ist, darf bezweifelt werden. Denn wie sich die Mobilität der Zukunft entwickelt, gleicht einem Blick in die Glaskugel. Allein auf Elektro-Antriebe zu setzen, wäre fatal. Auch wenn es genügend Ladestützen für E-Autos gäbe, würden die Stromnetze vermutlich zusammenbrechen, wenn zehntausende Wagen gleichzeitig geladen würden. Ein Fehler wäre auch, das Ende des Verbrennungsmotors auszurufen. Die neuen Dieselmotor-Generationen erfüllen sämtliche Emissions-Vorgaben. Die deutsche Autoindustrie darf nicht länger der Watschenmann der Nation sein. Für die meisten Menschen bleiben Autos unverzichtbar. Und wenn wir sie nicht bauen, tun es andere.



LOTHAR WARSCHIED

zu fahrenden Computern werden.“ Hier müsste ein Zertifizierungssystem auf europäischer Ebene eingerichtet werden, so Damasky. Die Automobil- und Zulieferindustrie prägt die saarländische Wirtschaft in großem Maße. Die Autobauer und die Zulieferer beschäftigen rund 44 000 Arbeitnehmer. Rund die Hälfte dieser Jobs hängen vom Verbrennungsmotor ab. An Umsatzerlösen erwirtschaften die etwa 260 Unternehmen der Branche rund 17 Milliarden Euro. Etwa die Hälfte der Erlöse wird im Export erzielt. Nach Angaben der Arbeitskammer ist das Saarland das drittgrößte Automobillieferzentrum in Deutschland – nach dem Großraum Stuttgart und der Region um Kassel.