

Die Entwicklung der Automobilindustrie im Saarland seit 1960

Einleitung

1. Die Ausgangslage
2. Die Motorisierungswelle
3. Das Saarland als Standort der Automobilproduktion
4. Die Rezessionsphasen der siebziger Jahre
5. Stabilität in den achtziger Jahren

Einleitung

Das Kfz-Gewerbe präsentiert sich in der heutigen Zeit als einer der führenden Wirtschaftszweige im Saarland. Bis es diese Position einnehmen konnte, hatte es in der Vergangenheit eine Entwicklung durchlaufen, die als beispiellos bezeichnet werden darf. Nahezu völlig unbedeutend stand der Straßenfahrzeugbau, wie die Kfz-Branche mit den Auto- und Teileproduzenten sowie den Reparaturwerkstätten in der Sprache der amtlichen Statistik begrifflich dargestellt wird, tief im Schatten der Monstruktur von Kohle und Stahl zu der Zeit, als das Saarland in die Bundesrepublik Deutschland integriert wurde. Welchen Verlauf die heimische Fahrzeugindustrie vom Beginn der sechziger Jahre an bis zur Gegenwart genommen hat, soll in dieser Untersuchung anhand der wesentlichen Merkmale aus Produktion, Beschäftigung und Absatz aufgezeigt werden.

1. Die Ausgangslage

Mit der wirtschaftlichen Eingliederung des Saarlandes in die Bundesrepublik Deutschland im Juli 1959 begann für das jüngste Bundesland ein neuer Zeitabschnitt. Geprägt von der langen Zugehörigkeit zur Wirtschafts- und Währungsunion mit Frankreich und der Konzentrierung der saarländischen Industrie auf den Montanbereich wurde ein umfangreicher Umstellungs- und Angleichungsprozeß in Gang gesetzt. Mit der Rückkehr der Saar war für die Bundesrepublik ein bedeutender volkswirtschaftlicher Zugewinn verbunden, denn ihre Fläche vergrößerte sich um 1 %, die Bevölkerungszahl und das Erwerbspersonenpotential um rund 2 %, die Elektrizitätserzeugung um 3 %, die Gaserzeugung um 8 %, die Steinkohlenförderung um 12 % und die Eisen- und Stahlerzeugung um 17 %.

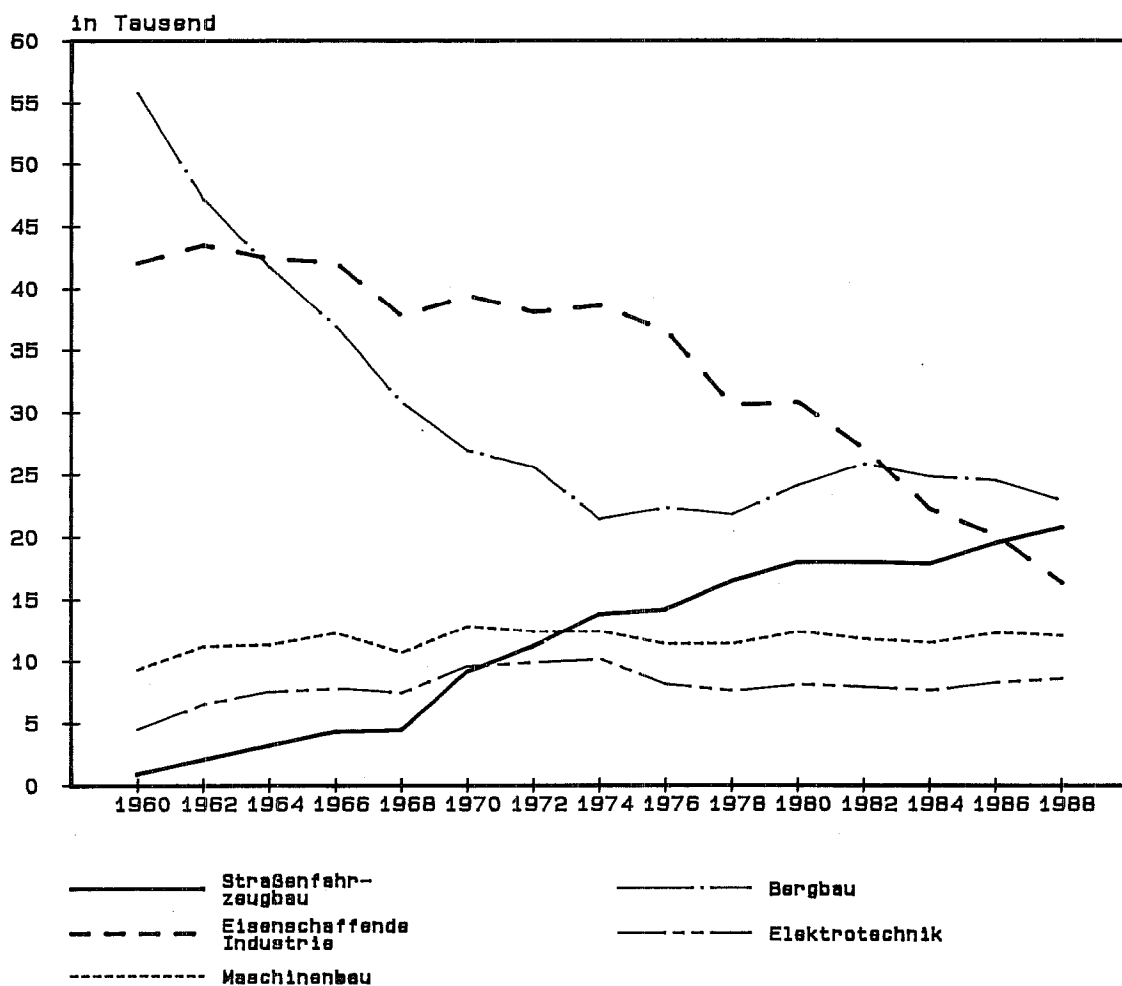
Die saarländische Industrie (in der engeren Abgrenzung "Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe", ohne Baugewerbe) gab im Jahre 1960 rund 175 000 Menschen Arbeit (in 711 Betrieben mit jeweils mindestens 10 Beschäftigten). Dominierende Wirtschaftszweige waren der Bergbau und die eisenschaffende Industrie, die zusammen als Montankern eine Belegschaft von fast 98 000 Mitarbeitern erreichten. Dieser überragende Anteil in Höhe von 56 % an der Gesamtindustrie spiegelte sich auch exakt auf der Absatzseite wider: Kohle und Stahl erzielten gemeinsam über 2,5 Mrd. DM des industriellen Umsatzvolumens in Höhe von 4,5 Mrd. DM.

Die übrigen Wirtschaftszweige führten im Schatten des Montanbereichs nur ein bescheidenes Dasein. Maschinenbau, Stahl- und Leichtmetallbau, Feinkeramik und das gesamte Nahrungs- und Genußmittelgewerbe waren jeweils mit 8 000 bis 9 000 Arbeitsplätzen und entsprechenden Anteilen von rund 5 % noch die größten der nachfolgenden Branchen. Dahinter rangierten die Gießereien mit 6 000 Beschäftigten (3,4 %), die Elektrotechnik mit 4 500 Beschäftigten (2,6 %) und das Bekleidungsgewerbe mit 4 200 Beschäftigten (2,4 %). Nahezu vernachlässigbar klein war im Jahr 1960 der saarländische Straßenfahrzeugbau (einschließlich der Kfz-Reparaturwerkstätten); er bot in 12 Betrieben nur 927 Menschen Arbeit — das entsprach 0,5 % der gesamten Industriebeschäftigten — und erzielte einen Jahresumsatz von gerade 12 Mio. DM (0,3 % des Umsatzvolumens im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe). Wie gering der Stellenwert des Kfz-Gewerbes in jener Zeit war, zeigt sich auch daran, daß in den statistischen Veröffentlichungen bis weit in die siebziger Jahre hinein der Fahrzeugbau stets zusammen mit dem — im Saarland unbedeutenden — Schiffbau ausgewiesen wurde.

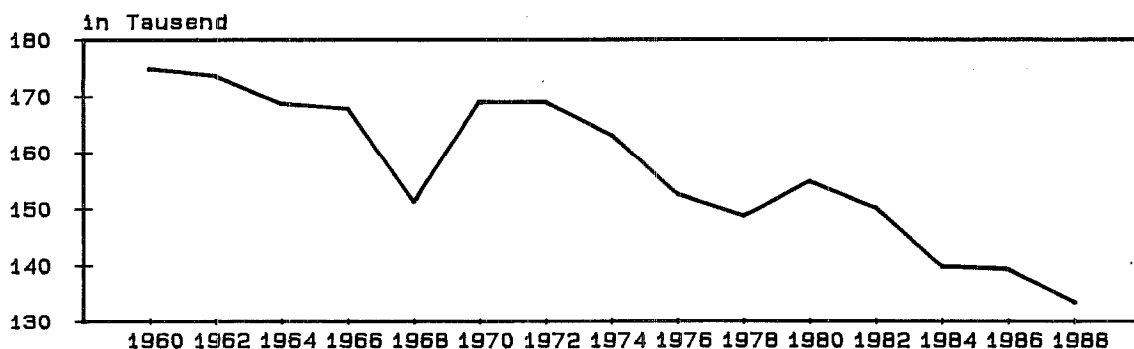
2. Die Motorisierungswelle

Schon bald setzte der wirtschaftliche Wandel ein. Die Öffnung des saarländischen Marktes zum Bundesgebiet hin erschloß neue Absatzchancen, induzierte aber auch einen verschärften Konkurrenzdruck, der bis zum folgenden Jahr die Anzahl der Industriebetriebe um fast ein Zehntel auf 650 verringerte. Die Kfz-Branche war 1961 nur noch mit zehn Betrieben vertreten; doch diese hatten ihre Belegschaft um die Hälfte auf 1 380 vergrößert und ihren Umsatz im Vergleich zum Vorjahr auf über 26 Mio. DM mehr als verdoppelt. Aus bescheidenen Anfängen heraus hatte das "Wirtschaftswunder" bis dahin die Motorisie-

Beschäftigte nach ausgewählten Wirtschaftszweigen im Saarland 1960 bis 1988 ^{1) 2)}



Beschäftigte im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe I N S G E S A M T ^{1) 2)}

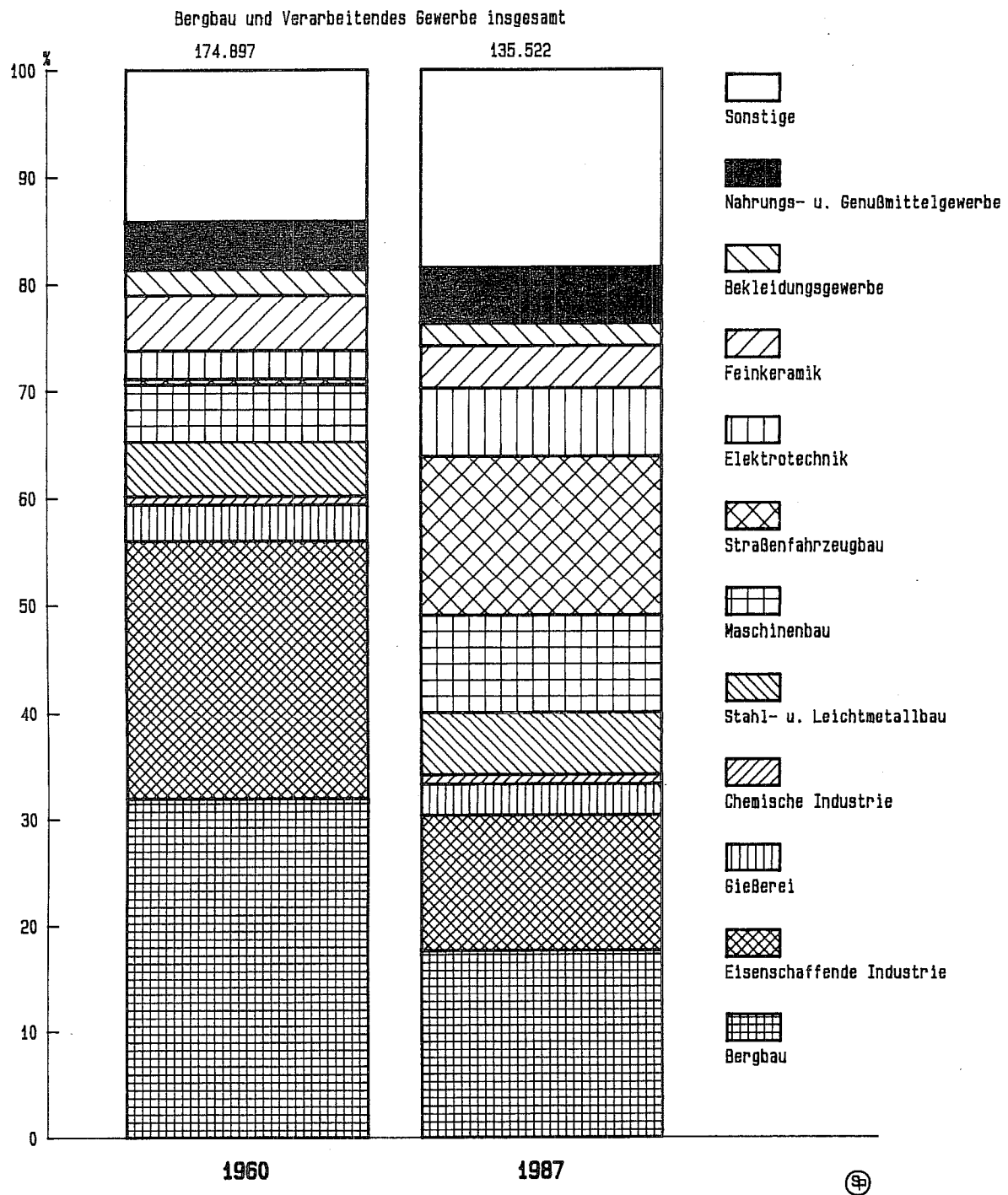


1) Monatsdurchschnitt; 1988 für das 1. Halbjahr

2) bis 1976: Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten;
ab 1977: Betriebe von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten



**Beschäftigte nach ausgewählten Wirtschaftszweigen im Saarland
– Anteile 1960 und 1987 in Prozent –**

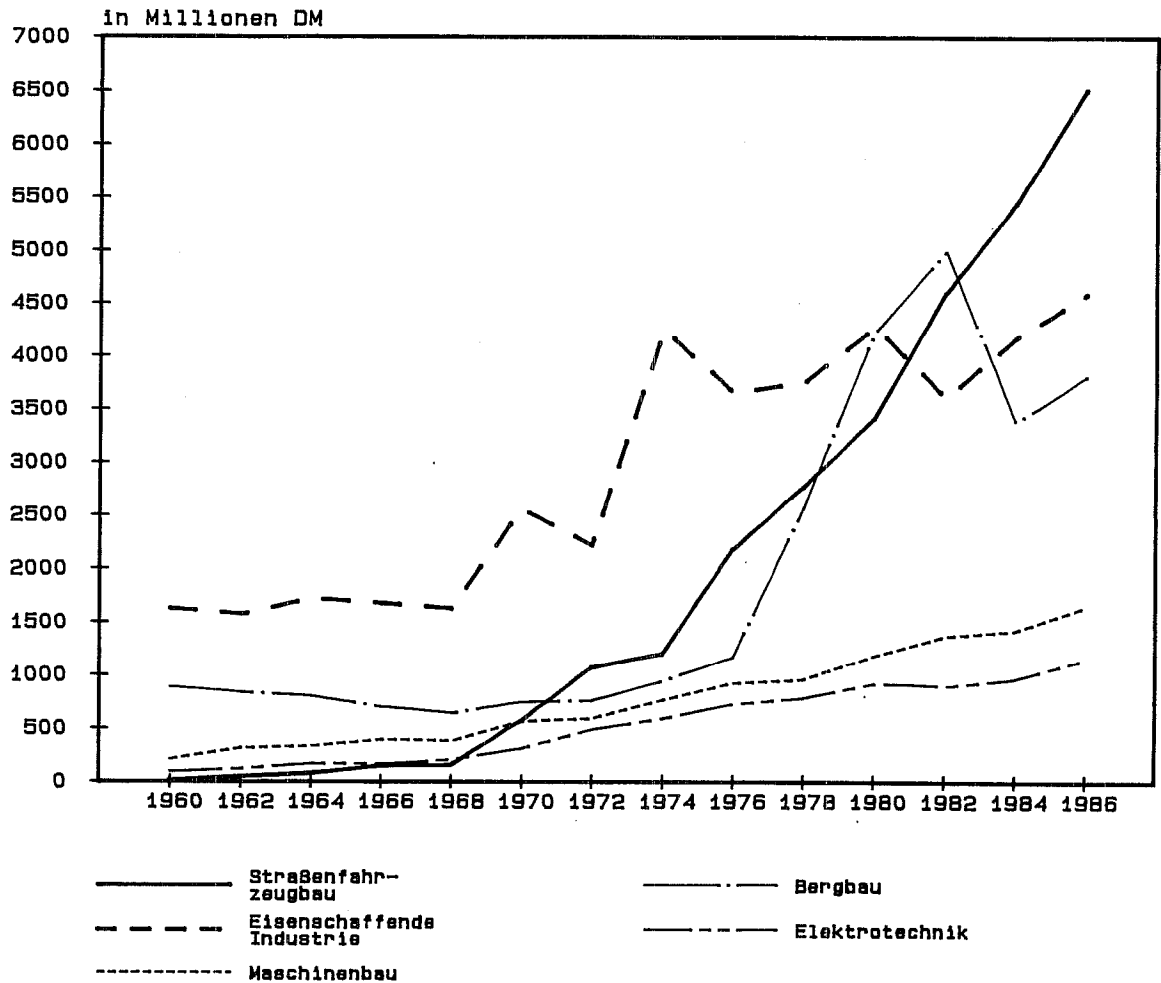


Die breiten Bevölkerungsschichten sind schon in Gang gesetzt und einen Nachfrageschub ausgelöst, der frühzeitig zu einer dynamischen Entwicklung der Fahrzeugindustrie führte, die — aus heutiger Sicht — kaum vergleichbar mit anderen Branchen voranschritt. Ein Jahr später, 1962, stieg die Beschäftigtenzahl erneut um die Hälfte auf 2 113 an und der Umsatz wiederum auf fast das Doppelte (51 Mio. DM). Bis zum Jahr 1965 waren mit 4 300 Personen fast fünfmal so viele Arbeitskräfte im Kfz-

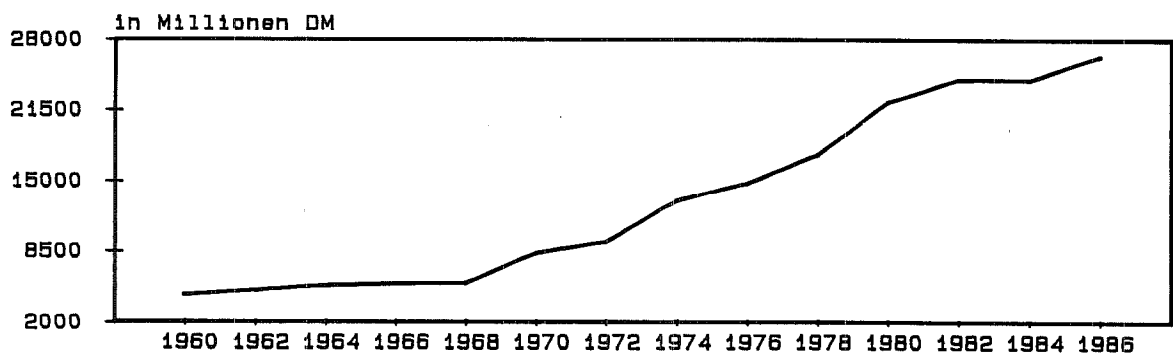
Gewerbe tätig wie 1960. Der Jahresumsatz belief sich auf 133 Mio. DM, hatte in diesem halben Jahrzehnt also gar das Elffache erreicht.

Unterdessen war die saarländische Wirtschaft insgesamt noch mit den Anpassungsproblemen konfrontiert, denen bis zum Jahre 1965 fast 4 000 industrielle Arbeitsplätze zum Opfer fielen. Der jährliche Umsatz erhöhte sich im gleichen Zeitraum um

Gesamtumsatz nach ausgewählten Wirtschaftszweigen im Saarland 1960 bis 1986 ^{1) 2)}



Gesamtumsatz im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe I N S G E S A M T ^{1) 2)}



- 1) bis 1976: Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten;
 ab 1977: Betriebe von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten
 2) ab 1968: ohne Umsatzsteuer



lediglich ein Viertel auf gut 5,6 Mrd. DM. Damit entfiel 1965 mit einem Beschäftigungsanteil von 2,5 % fünfmal so viel und mit einem Absatzanteil von 2,4 % achtmal so viel auf die Fahrzeugbranche wie 1960.

Die Rezession des Jahres 1967 forderte von der Industrie weitere Opfer. Der gesamtwirtschaftliche Nachfrageabschwung ging auch am Kfz-Gewerbe nicht spurlos vorbei, denn bei Produktion, Beschäftigung und Umsatz mußten erstmals Verluste hinengenommen werden. Doch schneller als viele andere Industriezweige konnte sich der Fahrzeugbau von diesem Rückschlag erholen. Als das Produzierende Gewerbe 1968 allmählich wieder begann, Tritt zu fassen, wartete die Kfz-Branche bereits mit neuen Rekordzahlen auf. Zweistellige Zuwachsraten gegenüber 1967 erhöhten die Beschäftigung auf 4 500 Personen und den Jahresumsatz auf 158 Mio. DM. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte der Bestand an Kraftfahrzeugen im Saarland von Jahr zu Jahr deutlich zugenommen. Er belief sich 1968 auf rund 237 000 Stück, über die Hälfte mehr als im Jahre 1960.

3. Das Saarland als Standort der Automobilproduktion

Bestand die Fahrzeugindustrie bisher überwiegend aus Produzenten von Kfz-Teilen, Kfz-Motorenteilen und von Karosserieaufbauten sowie aus Reparatur- und Lackierbetrieben, so bedeutete die Ansiedlung eines weltweit operierenden Automobilkonzerns Ende der sechziger Jahre ein neues Kapitel in der saarländischen Wirtschaft. Damit wurde auch für andere Firmen ein Signal gesetzt, hier Niederlassungen einzurichten, und die Zulieferindustrie konnte ihre Tätigkeiten ausweiten. Die konjunkturellen Auftriebskräfte taten ein übriges dazu, daß der Fahrzeugbau 1969 seine Belegschaft binnen Jahresfrist um weitere 38 % auf fast 6 200 Personen vergrößerte. In gleichem Maße (+ 35 % gegenüber 1968) wurde der Umsatz auf 214 Mio. DM gesteigert. Der fortschreitende Ausbau der Autoproduktion ließ die Beschäftigtenzahl 1970 wiederum sprunghaft anschwellen, und zwar um 49 % auf rund 9 200. Beinahe explosionsartig entwickelten sich in diesem Jahr die weiteren Merkmale der saarländischen Fahrzeugindustrie: der Produktionsindex um + 173 %, der Umsatz um + 166 % und die Summe der gezahlten Löhne und Gehälter um + 93 %. Davon profitierte nicht zuletzt auch die Gesamtindustrie, die sich gegenüber 1967 spürbar erholt zeigte und auf einen robusten Wachstumspfad zurückgefunden hatte. Gemessen am Industriebesatz von 169 000 Arbeitskräften im Jahre 1970 (— 3,4 % im Vergleich zu

1960) erreichte das Kfz-Gewerbe einen Anteil von 5,4 %, also eine Verzehnfachung innerhalb von zehn Jahren. Es rangierte im Reigen der großen Wirtschaftsbereiche mittlerweile an sechster Stelle und hatte so bedeutende Branchen wie die Gießereien, die Feinkeramik, das Bekleidungsgewerbe und die gesamte Nahrungs- und Genußmittelindustrie längst überrundet.

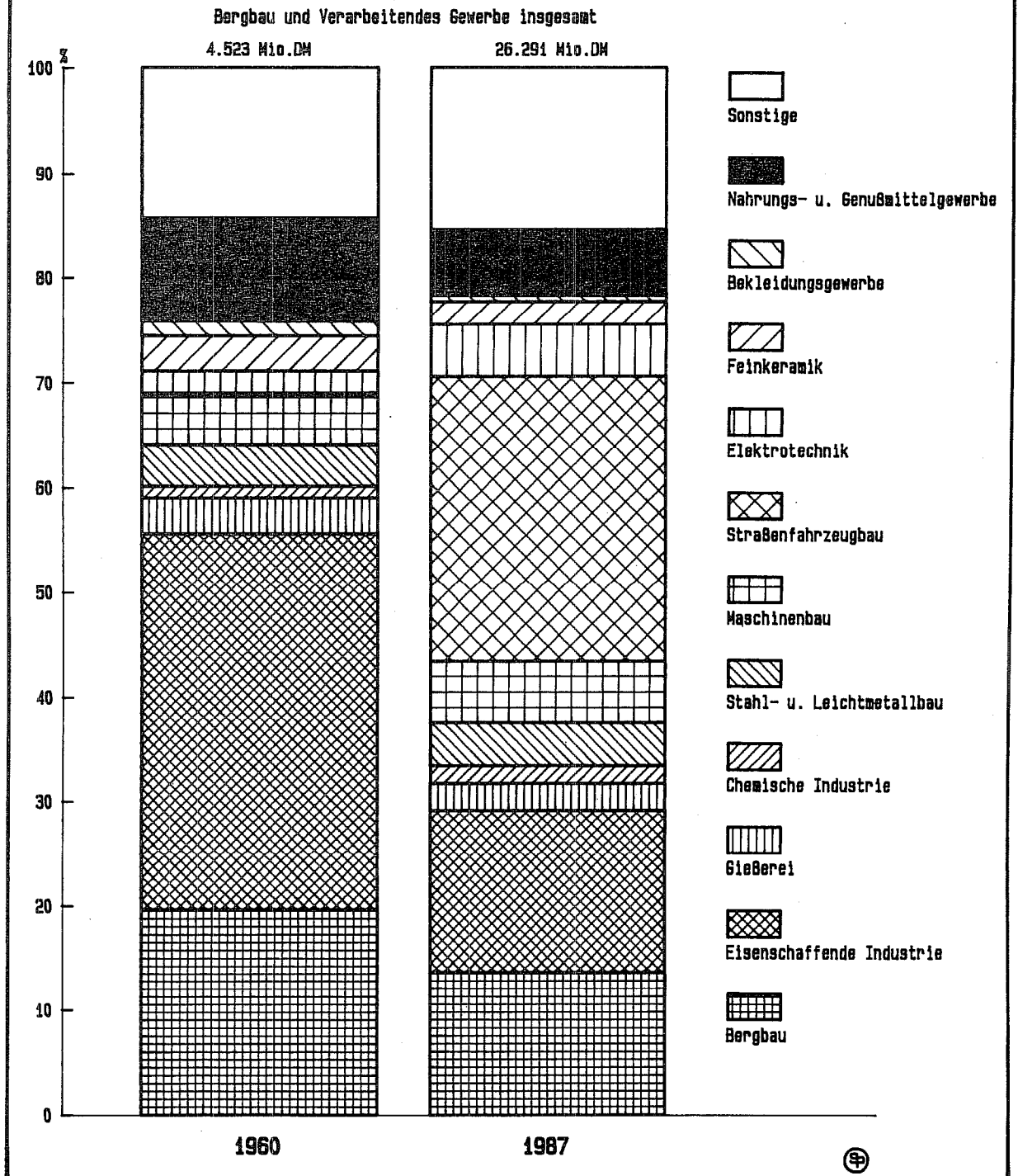
Auf der Absatzseite erzielte der Fahrzeugbau 1970 mit einem Jahresumsatz von 570 Mio. DM gar einen Anteil von 6,8 % (zum Vergleich 1960: 0,3 %). Damit belegte er hinter den umsatzstärksten Wirtschaftszweigen "eisenschaffende Industrie" (30,6 %) und "Bergbau" (noch 9 %) bereits den dritten Rang. Die Exportquote der saarländischen Industrie betrug in diesem Jahr 30 %; das höchste Branchenergebnis entfiel hierbei auf das Kfz-Gewerbe: sein Auslandsgeschäft, das zur Mitte der sechziger Jahre bei etwa 12 % gelegen hatte, kam 1970 auf stattliche 49 %!

4. Die Rezessionsphasen der siebziger Jahre

Die Fahrzeugbranche schickte sich an, die siebziger Jahre ebenso expansiv zu durchleiden wie die sechziger Jahre. Trotz der teilweise gegenläufigen Entwicklung in der Gesamtindustrie — schrumpfende Betriebs- und Beschäftigtenzahlen — blieb das Kfz-Gewerbe unbeirrt auf Wachstumskurs. Neue Betriebe kamen hinzu, folglich auch neue Arbeitsplätze, die Absatzentwicklung ging stürmisch weiter, vor allem das Exportgeschäft. 1973 erwirtschafteten 13 422 Personen in 18 Betrieben der Fahrzeugindustrie einen Umsatz von 1,4 Mrd. DM, rund 60 % davon im Auslandsgeschäft. Der Fahrzeugbau steigerte somit seinen Anteil bei den Beschäftigten auf 8 % und beim Umsatz auf 12,7 %. Der Produktionsindex (auf der Basis 1962 = 100) lag 1973 im industriellen Durchschnitt bei 192 Punkten; im Kfz-Bereich war er unterdessen auf 3 090 Punkte emporgeschneit.

Die Ölpreiskrise von 1973/74 wirkte dann wie ein Schock. Einschneidende Nachfrageausfälle, gerade im Verkehrssektor, drückten den Umsatz 1974 um 15 % unter das Vorjahresergebnis, hauptsächlich verursacht durch das drastisch verschlechterte Auslandsgeschäft (— 29 %). Die Beschäftigung konnte zwar, über den Jahresdurchschnitt gerechnet, noch leicht zunehmen bis auf knapp 13 900 Personen, doch blieben etliche Kapazitäten unausgelastet. Der Produktionsindex, der mittlerweile auf die neue Basis 1970 = 100 umgestellt war, sackte beim Kfz-Gewerbe von 260 Punkten im Jahre 1973 auf 160 im Jahre 1974 ab. Die übrigen Branchen blieben von derartigen Rückschlägen weitgehend verschont, so daß — bei allerdings beschleunigter

Umsatz nach ausgewählten Wirtschaftszweigen im Saarland
 – Anteile 1960 und 1987 in Prozent –



Abnahme der Betriebs- und Beschäftigtenzahlen — die Gesamtproduktion nur leicht zurückging und der Gesamtumsatz 1974 dennoch um 18 % gesteigert werden konnte.

1975 kam die beschäftigungsmäßige Anpassung auch in der Fahrzeugbranche zum Tragen, mit einem Verlust von 1,7 % der Arbeitsplätze jedoch weit weniger tragisch als in der Gesamtindustrie (— 4,2 %). Während die restliche Wirtschaft sich noch

im Abschwung befand, erholten sich Nachfrage und Produktion im Kfz-Bereich wiederum so rasch, daß im gleichen Jahr neue Rekordergebnisse präsentiert wurden: Der Produktionsindex expandierte um 68 % auf 269 Punkte, der Umsatz um 60 % auf 1,9 Mrd. DM. Nur dieser Entwicklung ist es auch zu verdanken, daß der gesamte industrielle Absatz des Saarlandes 1975 noch ein leichtes Plus (+ 1,7 %) aufzuweisen vermochte. Damit steigerte der Fahrzeugbau seinen Anteil am Gesamtum-

satz auf 14,3 %, mehr als doppelt so viel wie fünf Jahre zuvor. Den Bergbau (8,6 %) hatte er längst vom zweiten Rang verdrängt, und die führende Position der eisenschaffenden Industrie fiel auf 25,4 % zurück.

1977 wurde die Industriestatistik auf eine neue Methodik umgestellt. Seitdem enthält der Berichtskreis die "Betriebe von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten". Dadurch erhöhte sich die Zahl der in die Statistik einbezogenen Produktionsstätten von 567 im Jahr 1976 auf 648 im Jahr 1977. Diese beschäftigten knapp 155 000 Personen und erwirtschafteten einen Jahresumsatz von 17 Mrd. DM. Im Kfz-Gewerbe stieg die Anzahl der Betriebe von zuvor 17 auf nunmehr 63, mit 16 647 Mitarbeitern und 2,9 Mrd. DM Umsatz.

Die nächste Rezession folgte 1977/78 als Folge der zweiten Ölpreiskrise. Sie verlief mit ihren Auswirkungen in vielen Bereichen jedoch moderater als die vorherige. Zwar ging die Zahl aller Industriebetriebe und -beschäftigten 1978 deutlich zurück, doch konnte — bei nahezu stabilem Produktionsniveau — der Gesamtumsatz nominal noch um 2,4 % gesteigert werden. Auf der Verliererseite stand dabei das Investitionsgüter produzierende Gewerbe, darunter der Straßenfahrzeugbau, der bei Produktion, Beschäftigung und Umsatz leichte Einbußen erlitt. Mit einsetzender Konjunkturerholung wurden die Verluste doch bald wieder wettgemacht.

1979 strebte die saarländische Industrie mit einem Produktionszuwachs von 8,5 % und expandierender Beschäftigungs- und Absatzentwicklung zu neuen Erfolgen. Die Kfz-Branche präsentierte sich mit einer Wachstumsrate von 17,4 %, mit rund 17 000 Arbeitskräften und einem Jahresumsatz von fast 3,3 Mrd. DM bei einer Exportquote von 53 % wiederum in hervorragender Form.

5. Stabilität in den achtziger Jahren

Die konjunkturellen Auftriebskräfte ließen zu Beginn der achtziger Jahre nach. Das Jahr 1980 markierte mit 154 874 tätigen Personen das zuletzt höchste Beschäftigungsniveau der saarländischen Industrie. Seitdem ist von Jahr zu Jahr ein mehr oder minder ausgeprägter Stellenabbau zu beobachten. 1987 wurde mit 135 522 Arbeitskräften im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe der bisherige Tiefststand erreicht. Die Zahl der Betriebe hat sich bei rund 590 eingependelt. Diese Entwicklung ist einerseits im Montanbereich begründet, andererseits aber auch Ausdruck der strukturellen Anpassung in der Gesamtwirtschaft, die in erster Linie durch eine Verlagerung der Arbeitsplätze von den produzierenden Teilen des primären und sekundären Sektors

hin zu den Dienstleistungsbereichen des tertiären Sektors gekennzeichnet ist.

Ungeachtet dieser generellen Tendenz hat das Automobilgewerbe seine Position im bisherigen Verlauf der achtziger Jahre nicht nur festigen, sondern auch noch weiter ausbauen können. Rezessive Ausläufer führten 1982 und 1983 lediglich bei der Beschäftigung zu vorübergehenden Einbußen, während Produktion und Absatz bis zum heutigen Tag ungebremst voranschritten. Die ständig zunehmende Motorisierung — Mitte 1988 waren im Saarland 574 000 Kraftfahrzeuge zugelassen, allein über 500 000 Pkw — und der Verfall der Treibstoffpreise nach dem Auseinanderbrechen des OPEC-Kartells leisteten hierzu eine wesentliche Hilfestellung. Für einen einzelnen Industriezweig ist ein solcher Werdegang in der krisengeschüttelten Wirtschaft des Saarlandes durchaus beeindruckend. Zusätzlich haben andere Branchen, die zu einem großen Teil als Zulieferer für den Fahrzeugbau tätig sind, vom Sog des Kfz-Nachfragebooms profitiert. Maschinenbau, Elektrotechnik, Gummiverarbeitung und Kunststoffproduktion bilden stabile Stützen in der Peripherie der Fahrzeugindustrie. Mit dem Aufstieg des Investitionsgütergewerbes zur führenden Wirtschaftshauptgruppe hat sich die frühere Montan-Monostruktur des Saarlandes zu einer dualen Struktur gewandelt. Kohle und Stahl sind angesichts ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung und der weltwirtschaftlichen Anpassungsproblematik seit langem zum Thema politischer Interessen geworden und verdanken ihre weiterhin als Schlüsselindustrie zu betrachtende Position einer massiven staatlichen Unterstützung.

Im Jahre 1987 stellte sich der saarländische Straßenfahrzeugbau in glänzender Verfassung dar. In den 54 meldepflichtigen Betrieben wurden durchschnittlich 20 104 Mitarbeiter gezählt. Mit einem Anteil von 14,8 % an der Gesamtzahl der Industriebeschäftigten bedeutet dies den zweiten Rang unter allen Industriezweigen, hinter dem Bergbau (23 815 Arbeitskräfte und 17,6 %), aber schon deutlich vor der eisenschaffenden Industrie (17 229 tätige Personen und 12,7 %). Die Wirtschaftshauptgruppe der Investitionsgüterproduzenten, zu der u.a. die Kfz-Branche, der Maschinenbau und die Elektrotechnik gehören, stellte mit 58 694 Beschäftigten über 43 % aller Arbeitsplätze.

Vom Umsatz her ist das Kfz-Gewerbe seit 1983 die größte Branche. Es erwirtschaftete 1987 fast 7,2 Mrd. DM und damit 27 % des Gesamtumsatzes. Die Exportquote belief sich auf rund 54 %. Die Stahlproduzenten setzten Güter im Wert von 4,1 Mrd. DM (= 15,5 %) ab, und der Bergbau erzielte mit 3,6 Mrd. DM (= 13,6 %) gerade noch die Hälfte des Umsatzes der Fahrzeugindustrie.

Die anhaltend gute Automobilkonjunktur läßt das Kfz-Gewerbe weiterhin optimistisch in die Zukunft blicken. Die bisher vorliegenden Ergebnisse von 1988 sprechen dafür. Das Risiko, daß das Saarland den Wechsel von einer Monostruktur zu einer anderen vollzieht, scheint nicht gegeben. Die Struktur der Branche ist wesentlich stärker diversifiziert; gravierende Probleme

wären nur zu erwarten, wenn die Automobilnachfrage bundesweit oder — bei dem hohen Exportanteil — gar europaweit in eine dauerhafte Krise geriete.

Karl Schneider
Dipl.-Volkswirt