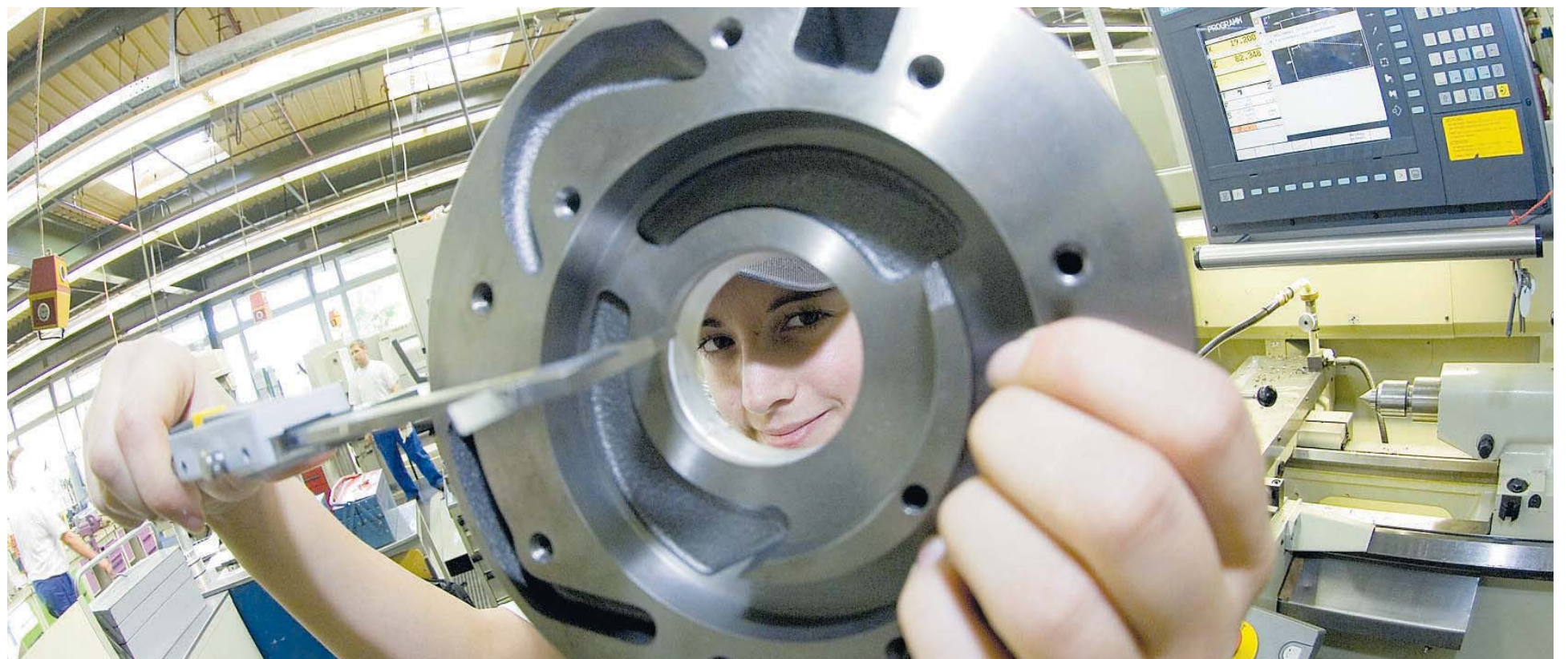


So viel Saarland steckt im Auto

Viele Autos sind zu einem erheblichen Teil Saarländer. Denn so manche der verbauten Teile stammen von saarländischen Zulieferern. Bei den BMW-Modellen X 5 und 3er Cabrio beispielsweise stehen saarländische Unternehmen nach Auskunft des Netzwerks Automotive Saarland für rund 40 Prozent der Wertschöpfung. Halberg Guss in Saarbrücken und Thyssen-Krupp-Gerlach in Homburg stellen laut Halberg Guss fast 100 Prozent der Kurbelwellen für BMW her. Nedschroef in Fraulautern beliefert eigenen Angaben zufolge alle BMW-Werke mit Schrauben. Von Saargummi (Wadern-Büschfeld) stammen die Dichtungen, von Bosch die Common-Rail-Dieseleinspritz-Systeme und von ZF in Saarbrücken die Automatikgetriebe. Beim neuen Mercedes GLK ist der Saarland-Anteil etwas geringer. Er beläuft sich nach Angaben der Saarbrücker Mercedes-Benz-Niederlassung auf ein Viertel. Gummi, Stahl, Getriebe, technische Bauteile und Sicherheitssysteme lieferten saarländische Unternehmen. red

Im Internet:
www.bosch.de
www.zf.com
www.nemak.de
www.halberg-guss.de
www.eberspaecher.com
www.michelin.de
www.saarstahl.de
www.automotive.saarland.de
www.iplnet.de
www.forgis.de
www.fraunhofer.de

IMPRESSUM
 Chefredaktion: Peter Stefan Herbst
 Redaktion: Ulrich Brenner (ulb), Monika Kühborth (ka), Volker Meyer zu Tittingdorf (mzt), Lothar Warscheid (low), Jörg Wingerterzahn (jow), Joachim Wollschläger (jwo)
 Art-Direction: Robby Lorenz
 Geschäftsführung: Dr. Joachim Meinhold (Vors.), Christian Ehrhorn
 Verlagsleitung: Michael Schmierer, Inga Scholz
 Saarbrücker Zeitung, Verlag und Druckerei GmbH, 66103 Saarbrücken, Gutenbergstraße 11 - 23



Eine ZF-Mitarbeiterin des Saarbrücker Werks kontrolliert ein Getriebeteil. ZF ist einer der größten saarländischen Autozulieferer.

Fotos: Bilderwerk (2), ZF

Hightech von Getriebe bis Zylinderkopf

Viele der bedeutenden Automobilzulieferer haben sich in den vergangenen Jahren im Saarland niedergelassen. Die hier entwickelten und gefertigten Produkte gehen in die ganze Welt.

Von SZ-Mitarbeiter Udo Rau

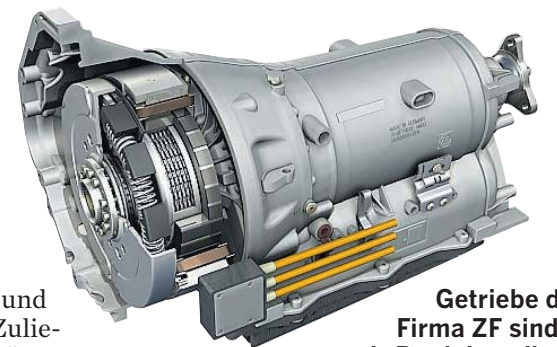
Sie sind engstens verbunden wie siamesische Zwillinge: die deutschen Autohersteller und ihre Zulieferer. Der eine kann ohne den anderen nicht existieren. Ohne das Know-how und die Produkte seiner Zulieferer kann kein Autohersteller ein Fahrzeug auf die Räder stellen. Denn die Zeiten, in denen die Hersteller weitestgehend alles selbst in den eigenen Werkshallen produzierten, sind längst vorbei.

Sind die Zeiten gut, beschwören die Hersteller von Daimler, Ford über Opel und Porsche bis zu VW die Kompetenz,

hohe Innovationskraft und Unverzichtbarkeit der Zulieferer. Anders sieht es in härteren Zeiten aus, wie wir sie gerade erleben. Dann schlagen Produktionskürzungen auch auf die Zulieferer durch. Während weltweit agierende Zulieferer wie Bosch, Continental und ZF für die Krise relativ gut gewappnet sind und lokale Produktionsschwankungen durch globale Präsenz ausgleichen, geht es bei weniger kapitalstarken mittelständischen Zulieferern in Krisenzeiten schnell ans Eingemachte. Und gerade der Mittelstand beschäftigt einen großen Teil der rund 400 000 Arbeitnehmer in der Zulieferindustrie.

Im Saarland hat sich die Branche zum industriellen Schwergewicht Nummer eins entwickelt. Von den knapp 90 000 Industriearbeitsplätzen hier zu Lande entfällt die Hälfte auf das Auto. „Rund 46 000 Arbeitsplätze hängen direkt und indirekt am Auto. Das Saarland ist das drittgrößte Auto-Zulieferer-Zentrum in Deutschland“, sagt der saarländische Wirtschaftsminister Joachim Rippel (CDU). Das erhöht aber auch die Anfälligkeit in Krisenzeiten.

Rund 150 saarländische Unternehmen produzieren in unterschiedlichem Umfang Produkte für die Autoindustrie. Neben dem Hersteller Ford in Saarlouis und der Peugeot-Deutschland-Zentrale in Saarbrücken (Vertrieb) weist die Liste der Zulieferer Top-Namen auf: Bosch in Homburg, ZF in Saarbrücken, Nemak



Getriebe der Firma ZF sind Hightech-Produkte, die in vielen Autos zu finden sind.

Dieselsysteme für Pkw und Nutzfahrzeuge – die wegweisende Common-Rail-Technologie wird für Lkw mittlerweile in der vierten Generation gefertigt, bei den Common-Rail-Systemen für Pkw läuft die dritte Generation, bekannt als „Piezo-Technologie“. Zudem werden bei Bosch in Homburg auch Fertigungsprozesse und -verfahren für andere Bosch-Werke weltweit entwickelt.

Die in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts an der Saar angesiedelte Pkw-Automatikgetriebe-Produktion des ZF-Konzerns war ebenso wie die Ford-Ansiedlung in Saarlouis einer der ganz großen Glücksfälle der saarländischen Strukturpolitik. Gut eine Million Automatik-Getriebe für BMW, Audi, VW und sogar Rolls Royce verlassen in diesem Jahr die Werkshallen an der deutsch-französischen Grenze. Die Völklinger Saarstahl AG wiederum ist einer der großen Lieferanten etwa für Reifendraht. Die Produktion bei Eberspacher in Neunkirchen hat sich längst vom einstigen Auspuff zu hochkomplexen Abgassystemen entwickelt. In seinem Segment gehört das saarländische Werk der Schwaben aus Esslingen zu den globalen Technikführern. Daneben reicht die Palette der im Saarland produzierten Zulieferer-Komponenten vom Anlagenbau für die Autoindustrie über Bremssysteme, Kurbelwellen und Motorblöcke bis zu Reifen und Zylinderköpfen sowie Zierleisten.

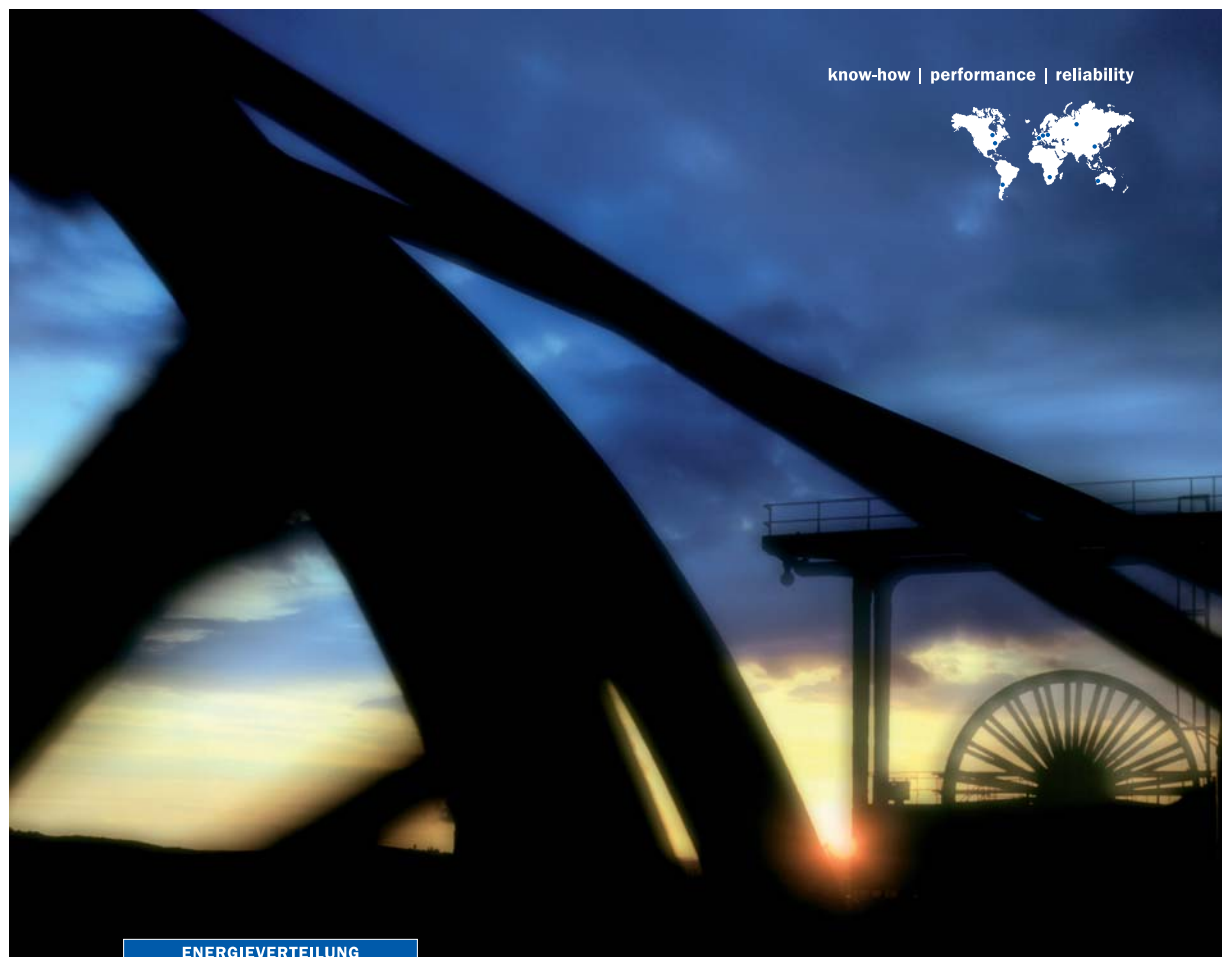
Die starke Zulieferer-Branche im Saarland hat sich parallel zu Ford entwickelt. Die einstige Annahme, dass Ford automatisch Zulieferer anlocke, hat sich jedoch nicht bewahrheitet. Bosch und Eberspacher waren schon längst an der Saar präsent, als Ford sein Werk baute, und ZF kam unabhängig von Ford ins Land. Erst die Einrichtung des Ford-Zulieferer-Parks direkt am Werk zog Lieferanten an.

Das Geflecht von Autobauern und Zulieferern wird in dem Cluster-Netzwerk Automotive Saarland über die regionale Strukturpolitik gebündelt und gefördert. „Das ist unsere Antwort auf Wettbewerbsdruck und das hohe Innovationstempo“, sagt Wirtschaftsminister Rippel. Auch im Dienstleistungsbereich für die Autoindustrie ist das Saarland heute eine erste Adresse: Der Saarbrücker Professor Klaus Schmidt hat mit seinem Institut für Produktions- und Logistiksysteme und Kongressen für Automanager die Saar zum „Mekka“ der Produktions- und Logistik-Experten gemacht. Innovative Fahrzeugsysteme für die Auto- und Zulieferer-Industrie wiederum entwickelt das Institut für Fahrzeug- und Umwelttechnik. Auch die Fraunhofer Gesellschaft ist im Saarland im Automotive-Bereich aktiv: Das Innovationscluster beim Institut für Zerstorungsfreie Prüfverfahren „Fraunhofer Automotive Quality Saar“ bietet Lösungen zur Qualitätssicherung bei der Herstellung und Verarbeitung automobiler Werkstoffe und Bauteile.



Die schwäbische Firma Eberspacher produziert in Neunkirchen komplette Abgassysteme.

in Dillingen, Halberg Guss in Saarbrücken, Eberspacher in Neunkirchen oder Michelin in Homburg. Allein die drei größten Zulieferer Bosch, ZF und Eberspacher bringen zusammen gut 13 000 industrielle Zulieferer-Arbeitsplätze auf die Waage und bilden damit ein starkes Struktur-Schwergewicht im Saarland. So produziert Bosch in seinen Homburger Werken



know-how | performance | reliability

- ENERGIEVERTEILUNG
- AUTOMATISIERUNG
- FUNKTECHNOLOGIE
- TRANSPORTTECHNIK
- AUSBAUTECHNIK

mehr rausholen. mit uns.

Unsere Heimat ist Deutschland. Unser Revier ist die Welt. Wir arbeiten weltweit kundennah mit Niederlassungen auf allen Kontinenten. Unsere Systemlösungen für den internationalen Untertagebergbau überzeugen mit effizienter Technik, durchdachten Konzepten, verlässlichem Service. Unsere Philosophie ist einfach: immer besser werden, um gut zu bleiben. becker-mining.com



becker
MINING SYSTEMS