

Zulieferer vor der Schrumpfkur

Experten sind sich einig: Ohne Kostensenkungsprogramme und deutlichen Arbeitsplatzabbau werden die Automobilzulieferer nicht durch die Krise kommen.

Von Josef König

DUISBURG/HERZOGENAURACH/REGENSBURG/PASSAU. Nach der Fließbandfertigung und der schlanken Produktion kommt mit der Elektrifizierung die dritte radikale Veränderung auf Autobauer und Zuliefererindustrie zu. Dieser Ansicht ist zumindest Ferdinand Dudenhöffer, Professor an der Universität Duisburg und dort Leiter des Fachgebiets Allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Automobilwirtschaft.

Die derzeitige Krise basiert laut Dudenhöffer auf gleich vier Herausforderungen: Branchenintern stehen die Schlagworte „Connected“, „Autonomous“, „Shared“ und „Electric“, kurz CASE, für die Transformation, die zu dem übergeordneten gesellschaftlichen Ziel des Klimawandels passen. Der weltweite Absatz von Autos bricht laut Prognosen des Forschungsinstituts CAR Cen-

ter Automotive Research an der Universität Duisburg-Essen, dem er als Direktor vorsteht, von 83 Millionen im Jahr 2018 auf 78,3 Millionen im Jahr 2019 und 77,4 Millionen im Jahr 2020 ein. Eine Rezession mit weltweit acht Millionen Überkapazität sei die Folge.

Verbrennungsmotor muss Transformation finanzieren

Rote Zahlen, Gewinnwarnungen, Kurzarbeit und Stellenabbau werden auch noch 2021 beherrschende Themen sein, so seine Prognose. Für den Autoexperten Dudenhöffer steht fest: „Die Einnahmen aus dem Verbrennungsmotor müssen die Transformation finanzieren.“ Der weltweite Einbruch wird auch die bayerische Automobilbranche gewaltig abbremsen, spielen doch die großen Absatzmärkte China, EU und USA eine wichtige Rolle. 208.000 Beschäftigte im Freistaat Bayern erwirtschafteten laut Landesamt für Statistik 2018 einen Um-

satz von 106,5 Milliarden Euro. 124.000 Beschäftigte, also rund 60 Prozent, entfallen dabei laut vbw - Vereinigung der bayerischen Wirtschaft auf Automobilzulieferer. Von den 100 umsatzstärksten Zulieferunternehmen Deutschlands haben laut der Studie „Fahrzeugbau – wie verändert sich die Wertschöpfungskette?“ des Münchner Ifo-Instituts im Auftrag der bayerischen Industrie- und Handelskammern (BIHK) 23 ihre Firmensitze in Bayern, darunter Branchenriesen wie Schaeffler, Brose und Leoni. Der Trend zur Elektromobilität trifft laut der Studie besonders Zulieferer hart, die bisher Komponenten für den Antriebsstrang herstellen.

Auspuff- und Abgasanlagen, Lichtmaschine, Kraftstoffpumpen oder Ölfilter werden nicht mehr benötigt. Getriebe sind weniger komplex und Bremsen würden weniger Verschleiß aufweisen. In Bayern sind laut Studie rund 55.000 Arbeitsplätze bei Zulieferern vom Weg-

fall bedroht. Der fränkische Zulieferer Schaeffler hat im September reagiert und mehrere hundert Mitarbeiter in Kurzarbeit geschickt.

Schaeffler leidet wie die Konkurrenten Bosch, Continental oder ZF unter dem allgemeinen Produktionsrückgang und dem schnellen technologischen Wandel vom Verbrennungsmotor zu alternativen Antrieben. Schon im März hatte Schaeffler in einem Krisenplan angekündigt, 700 Stellen in Deutschland abzubauen.

Continental AG prüft die Wettbewerbsfähigkeit der Werke

Elmar Degenhart, der Vorstandsvorsitzende der Continental AG, kündigte an, die Wettbewerbsfähigkeit seiner Werke zu überprüfen. Neun der weltweit 32 Werke sollen in der Antriebssparte auf der Kippe stehen. Für den Standort Regensburg hat der Continental-Vorstand Anfang September verkündet, eine Ab-

spaltung der Division Powertrain als Vitesco Technologies zu überprüfen. Auch ein Teilbörsengang kommt in Frage. Damit will Continental seinen Handlungsspielraum angesichts der Dynamik um die Elektrifizierung von Antrieben erhöhen. Andreas Wolf, Leiter des Continental-Antriebsgeschäfts, beruhigt: „Wir sind in den Bereichen Elektronik und Elektrifizierung stark aufgestellt.“

ZF Friedrichshafen AG, mit einem Standort im niederbayerischen Passau vertreten, sieht keinen plötzlichen Wandel zum Elektromotor, sondern einen „gleitenden Übergang“, so eine Stellungnahme. ZF verfolge einen „technologie-offenen Ansatz“, der sich an den Wünschen seiner Kunden und Märkte orientiere. ZF verspricht sich beim Pkw viel vom Hybridantrieb, der sowohl in der Kurzstrecke rein elektrisch als auch auf der Langstrecke mit dem Verbrennungsmotor eine individuelle Mobilität ermögliche. Und da in Hybridautos ein

konventioneller Verbrennungsmotor und zusätzlich ein elektrischer Antrieb verbaut sind, vergrößert das die Zahl der Zuliefererteile.

Autonomes Fahren wird den Markt auf den Kopf stellen

Im Bereich des autonomen Fahrens werden die Karten völlig neu gemischt: Entlang der Wertschöpfungskette hätten sich, so die Ifo-Studie, amerikanische Chiphersteller eine Schlüsselposition im Bereich der Sensorik und Prozessoren erarbeitet, worauf deutsche Produzenten mit Kooperationen reagiert hätten.

Im Jahr 2030 wird mit einem Wertschöpfungspotenzial durch das autonome Fahren in Deutschland zwischen 15 und 21 Milliarden Euro gerechnet. Dennoch warnen die Autoren der Studie vor einer neuen Gefahr: Gerade bei vernetzten Fahrzeugen könnte eine Abhängigkeit von führenden Internetkonzernen entstehen.