

Schaeffler hält an Entwicklungszentrum fest

Genehmigungsverfahren trotz des Stopps vorangetrieben / „China-Engagement ändert daran nichts“

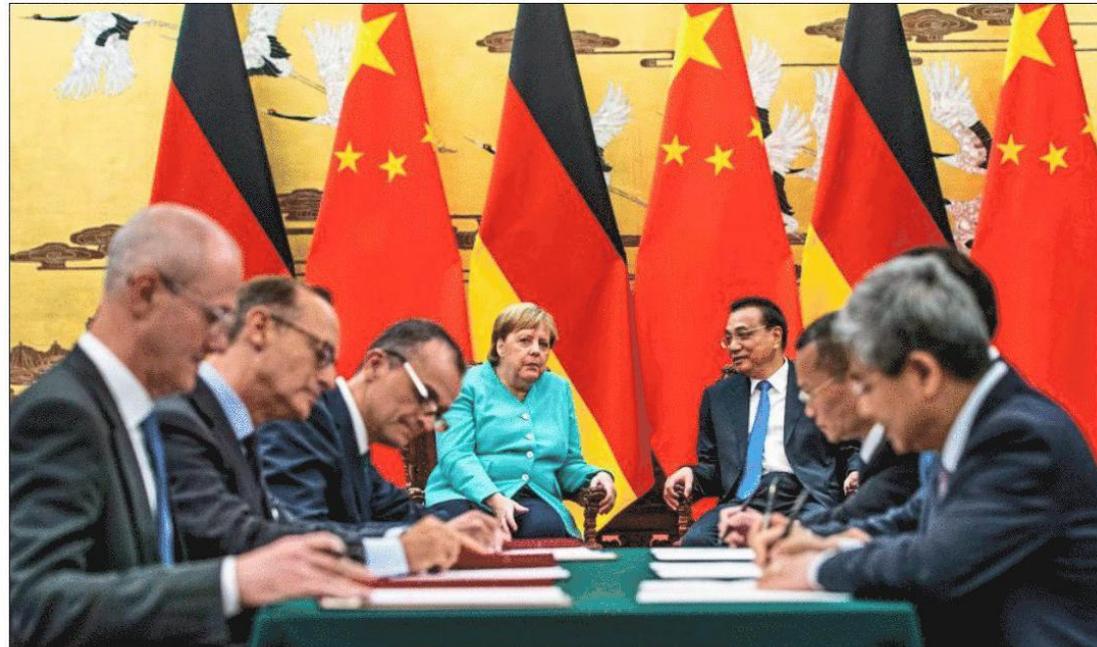
Von unserem Redaktionsmitglied
Wilfried Lienhard

Bühl. Irgendwo in der Atempause zwischen zwei Sätzen verändert sich die Stimmung. „In fünf Jahren sind wir auch ein hoch anerkannter E-Mobilitätshersteller, so, wie wir heute mit den Zweimassenschwungrädern und anderen Produkten im Markt sind“, sagt Matthias Zink, Vorstand Automotive OEM bei Schaeffler, mit Bestimmtheit auf die Frage nach den Zukunftsaussichten des Bühler Standorts. Dann aber wird es ein wenig vage: „Und ich wünsche mir, dass wir nach wie vor die Bühler Fabriken voll haben.“ Die Unbestimmtheit hat ihren Grund: „Die Aufträge für Bühl sind noch nicht da, aber die müssen wir uns erzeugen.“

Wirtschaftliche Situation ausschlaggebender Punkt

Die Krise der Autobranche hat längst die Zulieferer infiziert. Schließstage, der Abbau von Zeitkonten – solche Dinge waren in Bühl schon im vergangenen Jahr an der Tagesordnung; die Entwicklung gipfelte im Stopp des 60 Millionen Euro schweren Entwicklungszentrums in den Bußmatten. Es sollte die Visitenkarte des Headquarters Automotive OEM werden und Schaeffler-Lösungen für die E-Mobilität vorantreiben. Seit dem Stopp wird in Bühl und vor allem bei den 5200 Mitarbeitern am Standort diskutiert, wohin die Reise geht. Erstmals seit dieser Entscheidung setzte sich Matthias Zink für ein Gespräch mit unserer Redaktion an einen Tisch.

„Es war frustrierend, aber richtig, den Bau vorerst zu stoppen, und ich würde es wieder tun“, sagt Zink. Als Grund nennt er die wirtschaftliche Gesamtentwicklung der Autoindustrie. Vehement tritt er Befürchtungen entgegen, dass das Entwicklungszentrum überhaupt nicht mehr verwirklicht werden könnte: „Aufgeschoben ist nicht aufgehoben, das gilt weiterhin. Wir haben trotz unserer Entscheidung alle Genehmigungsverfahren weitergetrieben.“ Ebenso de-



VERTRAGSUNTERZEICHNUNG IN CHINA: Schaeffler-Vorstand Matthias Zink (Dritter von links) im September in Peking. Das Engagement in China widerspreche dem geplanten Bau eines Entwicklungszentrums in den Bühler Bußmatten nicht. Foto: Michael Kappler

mentiert er Aussagen, wonach ohne Zuschüsse von Bund oder Land nichts gehen werde: „Nein, das brauchen wir nicht. Wir bauen aus eigener Kraft.“ Was Zink bestätigt: Die Chancen des Entwicklungszentrums sind an die wirtschaftliche Lage gekoppelt. Mithin hofft er auf ein Ende der Verunsicherung: „Der Endkunde weiß nicht, was er kaufen soll: E-Auto? Hybrid? Diesel?“ Gerade bei E-Autos biete der Markt ein verzerrtes Bild: „Da herrschen irrealer Preisbilder, da kann ich nicht sagen, wir bauen jetzt. Aber klipp und klar: Sobald es wieder aufwärts geht, bauen wir.“

Daran ändere auch Schaefflers Engagement in China nichts. Dort gehe es um Fragen von Chassis und Lenkung, um autonomes Fahren; „Auch da sehen wir Potenziale.“ Die aber lägen derzeit eben

vor allem in China. Von der Entwicklungsarbeit dort könne man aber langfristig auch hierzulande profitieren.

Für die Zukunft des Standorts Bühl sei die E-Mobilität das große Thema, und das habe man vorangetrieben. So habe Schaeffler ein Unternehmen übernommen, das Sondermaschinen zum Wickeln von E-Motoren baue und nun von Bühl aus gesteuert werde. Sicher sei der E-Motor eine gewisse Bedrohung, weil erfolgreiche Komponenten nicht mehr im bisherigen Maß benötigt würden; andererseits sei der Elektromotor auch ein mechanisches Bauteil, der für die Werke etwa in Kappelrodeck und Bühl neue Aufgaben biete.

Zudem spiele der Verbrennungsmotor weiterhin eine große Rolle; Schaeffler kalkuliert in seinem Zukunftsszenario

mit je 30 Prozent Elektro- und Verbrennungsmotoren sowie 40 Prozent Hybridantrieben, mithin würden 70 Prozent der neuen Fahrzeuge die bewährte Technik benötigen. „Wir haben immer noch die Chance, in hohem Maße im Verbrennungsmotor zu spielen, aber mittlerweile auch in E-Fahrzeugen.“ Das „extrem breite Angebotsspektrum“ beruhige ihn, sagt Zink: „Wir spielen auf dem ganzen Klavier, von kleinwertigen Komponenten über Zweimassenschwungräder bis zu Motoren.“ Auch bei der E-Mobilität werde Schaeffler eine wichtige Rolle spielen. Bühl komme eine Schlüsselposition zu, als „Technologie- und Fertigungsleitstandort für andere Standorte. Hier bleibt das Schaeffler-Headquarter für die E-Mobilität. Das ist ein klares Bekenntnis.“ ■ Wirtschaft Seite 15