

# Der WirtschaftsReport

Nachrichten und Kommentare

April 2011

3. Jahrgang

## WINFRIED KRETSCHMANN will weniger Autos aus Baden-Württemberg: Unüberlegtes, unsinniges und kontraproduktives „Gschwätz“



Die Automobilindustrie in Baden-Württemberg steht für die enorme Exportstärke und gehört zur Identität des Landes.

© Porsche SE

> Günter Spahn

Winfried Kretschmann, Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg in spe und Grünen-Mitglied der ersten Stunde, ist noch nicht im Amt und hat schon kräftig in den Fettnapf getreten. Sein Interview in der Oster-Ausgabe der „Bild am Sonntag“ ging, derb gesagt, kräftig in die Hosen. Im „Ländle“ (der Autor dieses Beitrages kennt als bekennender Baden-Württemberger Land und Leute) nennt man die Überbringer fragwürdiger Thesen „Schwätzer“ und in der Tat hat Kretschmann mit seinem „Gschwätz“ zur Zukunft baden-württembergischer Autos bereits jetzt bewiesen, dass seine Verweildauer als Ministerpräsident wohl eher kurz ist. Die grün-rote Landesre-

gierung im erfolgreichen Baden-Württemberg wird wohl nur eine Geschichte sein, die aus einer Momentaufnahme des Dramas in Japan entstand. Und die moralische Legitimation des „Sieges“ bei der Landtagswahl 2011 ist ja klein, wenn man berücksichtigt, dass die CDU von 70 Wahlkreisen 60 direkt gewonnen hat. Das Gerede von Kretschmann im „Bild am Sonntag“-Interview lässt jedenfalls vermuten, dass Grün-Rot in einer Zwischenepisode Baden-Württemberg regiert, sofern die geplante Koalition überhaupt durchhält... Was hat Kretschmann konkret geantwortet? Auf die Frage „Werden Sie als erster Ministerpräsident von Baden-Württemberg sagen: Es ist besser, wenn wir weniger Autos verkaufen?“, erklärte er und „Weniger Autos sind natürlich

besser als mehr.“ Und dies vor dem Hintergrund, dass die Interviewer ihre Frage mit dem Hinweis verbanden, dass alle Vorgänger als Regierungschef in Baden-Württemberg über jedes Auto, das im Südweststaat mehr produziert wurde, stolz waren. Und auch Porsche (eine Qualitätsinstitution für Baden-Württemberg und Deutschland insgesamt) bekam Fett ab: Porsche und Mobilitätskonzepte seiner Partei, so Kretschmann, passten nicht zusammen. Nun, zumindest im Falle Porsche kann dem künftigen Grünen-Ministerpräsidenten geholfen werden. Der neue Porsche Cajun wird in Leipzig gebaut; Porsche wird dort weitere 1.000 Arbeitsplätze in einem neuen Werk schaffen. Leipzig und der Freistaat Sachsen freuen sich. Derzeit kämpft Porsche-Konzernbetriebsrat Uwe Hück auch für einen weiteren Ausbau des Stammwerkes Stuttgart-Zuffenhausen (ca. 5.500 Beschäftigte), Herz und Seele von Porsche. Wenn natürlich unter einem Grünen-Ministerpräsidenten Kretschmann Porsche im „Ländle“ nicht mehr willkommen ist, hat es der brave Hück schwer, das Management vom Standort Zuffenhausen zu überzeugen. Wäre das „Gschwätz“ von Kretschmann nicht so unsinnig, landesschädlich und somit kontraproduktiv, könnte man getrost zur Tagesordnung übergehen. Aber dem ist nicht so. Baden-Württemberg ist das Autoland. Carl Benz in Mannheim und Gottlieb Daimler in Stuttgart haben das Auto erfunden. Sowohl der „Benz“, wie die Mannheimer sagen, als auch der „Daimler“ in Stuttgart und im benachbarten Sindelfingen sind die wichtigsten Arbeitgeber in den beiden baden-württembergischen Zentren. Weitere Werke befinden sich in Gaggenau und Rastatt. Hinzu kommt die Daimler-Tochtergesellschaft EvoBus mit ihrem Hauptwerk, ebenfalls in Mannheim. Eine weitere Trumpfkarte der Autoin-

dustrie in Baden-Württemberg ist der Audi-Produktionsstandort Neckarsulm bei Heilbronn, der auf eine über 100-jährige stolze Geschichte zurückblicken kann (NSU). Gut 14.000 Mitarbeiter(innen) stellen heute am Traditions-Standort in modernsten Fabriken insbesondere die Premiumautomobile Audi A8, A7 und A6 her. Aber das Autoland Baden-Württemberg wird auch von den großen Systemhäusern rund um das Auto inklusive Motor geprägt. Die Firma Robert Bosch ist als weltweiter Innovations- und Technologieführer untrennbar mit dem Automobil verbunden und geradezu der Ausbund eines erfolgreichen Weltkonzerns mit den Wurzeln in Stuttgart bzw. Stuttgart-Feuerbach. Der Stuttgarter Konzern beschäftigt weltweit 284.000 Mitarbeiter und erzielte im GJ. 2010 mit einem Umsatz von 47,3 Milliarden Euro ein Vorsteuerergebnis von 3,5 Milliarden Euro. Fast 60% der Bosch-Aktivitäten entfallen auf den Bereich Kraftfahrzeug-Technik. Nahezu alle Innovationen, die das Auto sparsamer und umweltfreundlicher machen, stammen von Bosch. Das Familien-Unternehmen, Gesellschafter sind die Bosch-Stiftung und die Familie Bosch, wäre als Aktiengesellschaft eines der wertvollsten Unternehmen der Welt. Bosch zeigt sich seiner baden-württembergischen Stammheimat durch Investitionen immer wieder verbunden. So floss die größte Einzelinvestition der letzten Zeit, 600 Millionen Euro, in die Kraftfahrzeugtechnik mit der Fertigstellung der Halbleiterfabrik für 200-mm-Wafer in Reutlingen. Ein Bekenntnis zum „Ländle“. Die neue grün-rote Landesregierung könnte sofort „einpacken“, wenn die Automobilindustrie Baden-Württembergs künftig entsprechende Großinvestitionen am Lande vorbei in andere Standorte lenken würde.



Porsche ist ein herausragender Innovations- und Imageträger.

© Porsche SE

Fortsetzung auf Seite 2

### UNVERSCHÄMTE BENZIN-ABZOCKE

Das Ritual ist ja immer gleich. Rechtzeitig vor den Osterfeiertagen und überhaupt immer vor den Ferienwellen werden die Autofahrer beim Spritkauf regelrecht abgezockt. Der ADAC schimpft, die Boulevardpresse hat ein schlagzeilenträchtiges Thema und die Politik versucht sich zu profilieren und greift die „Öl-Multis“ an, die natürlich bei jeder vermeintlichen Krise die Versorgung gefährdet sehen und somit einen willkommenen Grund zur Abzocke der Verbraucher haben.

Seit Wochen muss die Libyen-Krise dafür herhalten, dass die Deutschen an den Tankstellen kräftig zur Kasse gebeten werden, obwohl das nordafrikanische Land gerade einmal an der weltweiten Ölproduktion einen Anteil von 2% hat. Und keineswegs können die extremen Preiserhöhungen für Diesel und Benzin mit der Versorgungslage erklärt werden. Der Grundrohstoff für Benzin und Diesel steht zur Verfügung. Dies haben auch ausdrücklich ganz bewusst im Umfeld der Vorgänge in den nordafrikanischen Ländern einschließlich Libyen die Opec-Länder (ölproduzierende Staaten) gesagt. Weshalb dann trotzdem der drastische Anstieg, auch vor dem Hintergrund, dass der Rohölpreis pro Fass z.B. im Jahr 2008 mit 150 Dollar wesentlich höher lag? Derzeit liegt der Preis pro Fass Rohöl deutlich darunter.

Für die derzeitige Preisexplosion gibt es also keine marktwirtschaftliche Begründung. Der Grund liegt vielmehr darin, ein politisches Ereignis (Libyen) zum Alibi für einen Preiswucher zu nehmen, an dem aber der Staat ganz schön „mitverdient“. Pro Liter Diesel beträgt die Mineralölsteuer, die zur Tarnung heute Energiesteuer heißt, 47,04 Cent. Beim Benzin beträgt der entsprechende Staatsanteil des deutschen Fiskus sogar 65,45 Cent pro Liter. Hinzu kommt noch die Mehrwertsteuer – übrigens aufgesattelt auf den Preis plus Energiesteuer – in Höhe von 19%. Damit ist der Steueranteil bei Benzin und Diesel deutlich über dem europäischen Durchschnitt. Anders formuliert: der Staat „verdient“ kräftig mit. Was ist daraus zu folgern? Die Bundesregierung und hier vor allem Bundeswirtschaftsminister Brüderle sollte nicht scheinheilig auf die „Ölmultis“ schimpfen. Eine Maßnahme für die Konsumskurbelung wäre nämlich sich mit weniger Mineralölsteuer (Energiesteuer) zu begnügen – dann können die Leute auch wieder etwas für die „Wirtschaft“ in strukturschwachen Räumen tun. Der ganze Tagestourismus mit Familienausflugsfahrten, der die Gastronomie als Wirtschafts- und Standortfaktor beflügeln soll, bricht bei den extremen Spritpreisen zusammen.

Was können die Autofahrer tun? Sie müssen sich ihrer Marktmacht bewusst werden und einfach mal die Fahrzeuge am Wochenende nicht benutzen – denn die Schmerzgrenze für die Spritpreise ist längst überschritten. Aber auch die Autoclubs müssen das Thema stärker sensibilisieren und dabei auch die deutsche Steuerpolitik für Mineralölsteuer (Energiesteuer) anprangern. Die Bundesregierung muss handeln. Der ADAC gehört zu den mitgliederstärksten Vereinigungen. Dies ist ein enormes Wählerpotenzial. Nur diese Sprache verstehen die Regierungsparteien. Und schließlich darf sich auch die EU nicht darüber wundern, dass ihr die Bürger – jetzt wieder bei den Wahlen in Finnland – die Gefolgschaft versagen. Die EU-Kommission will jetzt den Dieselmotoren stärker besteuern. Die unsinnige Regulierungswut der EU machen die Bürger Europas immer weniger mit. Kümmert euch in Brüssel um wichtigere Dinge – etwa um die Einhaltung der Haushaltskriterien in Mitgliedsländern, bevor man dort den Rettungsschirm benötigt.

MIT ZULIEFERERINDUSTRIE wichtigster Beschäftigungsfaktor

# Die Automobilindustrie in Baden-Württemberg



Trotz der gewaltigen Kraft- und Leistungsentfaltung des neuen V8-Biturbo-Aggregats mit 320 kW konnte der Kraftstoffverbrauch des S 500 BlueEFFICIENCY um bis zu 16% gegenüber dem Vorgängermodell reduziert werden. © Daimler AG

> Sven Skoglund

Baden-Württemberg ist das Autoland schlechthin! Die Entwicklung der modernen Mobilität ist mit zwei Namen verbunden: Carl Benz und Gottlieb Daimler! Carl Benz „werkelt“ in seiner Werkstatt in den Mannheimer T-Quadranten an einer revolutionären Idee der Technik, die eine Sensation werden sollte: der Benz Patent-Motorwagen, das erste Automobil der Welt. Am 29. Januar 1886, die eigentliche Geburtsstunde des Autos (und deshalb feierte im Januar 2011 Mercedes-Benz den 125. Geburtstag des Automobils), veränderte Carl Benz die Welt. Beim Reichspatentamt meldete er sein „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb“ unter der Nummer 37435 zum Patent an.

Etwa 100 Kilometer vom badischen Mannheim entfernt, im württembergischen Stuttgart, war Gottlieb Daimler mit der Entwicklung seines ersten schnell laufenden Benzinmotors beschäftigt, den er dann im Oktober, ebenfalls 1886, in eine Kutsche einbaute – die erste vierrädrige „Motorkutsche“. 1926 fusionierten dann die Mannheimer Firma „Benz & Cie“ und die „Daimler-Motoren-Gesellschaft“, Stuttgart, zur Firma Daimler-Benz. Heute werden alle Personalfahrzeuge, Nutzfahrzeuge einschließlich Schwerst-LKW sowie Omnibusse als Referenz vor Carl Benz unter dem Mar-

kennamen „Mercedes-Benz“ angeboten. Unter dem Namen Daimler gibt es keine Fahrzeuge. Außerdem führen die Werke der Daimler AG, auch in Stuttgart, die Bezeichnung „Mercedes-Benz Werk“. Somit ist ein gerechter Ausgleich der Namen der südwestdeutschen Autopioniere Benz (Mannheim) und Daimler (Stuttgart) gefunden worden: Firmenname ist die Daimler AG und die Produkte sowie die Werke tragen den Namen Benz.

Was ist aus den Ideen von Carl Benz und Gottlieb Daimler entstanden? Mit der Daimler AG befindet sich in Baden-Württemberg eines der weltweit erfolgreichsten Unternehmen für Mobilität. Mit den Produkten Mercedes-Benz, Nutzfahrzeuge, Mercedes-Benz Van, Omnibus und Financial Services ist die Firma einer der wichtigsten Anbieter von Premiumfahrzeugen und gleichzeitig der größte Nutzfahrzeuge-Hersteller. Stets war das Unternehmen Trendsetter. Daran hat sich nichts geändert. Mit neuen innovativen und umweltfreundlichen Lösungen für auch künftig marktgängige sichere und hochwertige Fahrzeuge ist die Daimler AG auch für die künftigen Herausforderungen gerüstet.

Beispiele dafür sind neue Antriebe sowohl in der Konzeption Hybrid als auch mit dem Elektromotor. Dazu hat Daimler zusammen mit dem anderen Riesen aus Baden-Württemberg, der Firma Robert Bosch, ein Joint Venture gegründet.

Aber auch die Brennstoffzelle wird in ihren Einsatzmöglichkeiten weiter verfolgt. Damit unterstreichen die Autobauer aus der Stammheimat Baden-Württemberg ihren hohen Anspruch, einen Beitrag für eine zukunftsfähige und umweltfreundliche Mobilität für die Gesell-

schaft zu leisten. Um diesen hohen Anspruch auch in der Zukunft gestalten zu können, braucht die Daimler AG auch künftig die notwendige finanzielle Stärke und deshalb müssen schon jetzt nicht weniger, sondern eher mehr Fahrzeuge verkauft werden.

Die Daimler AG ist mit einem Umsatz von 97,8 Milliarden Euro Deutschlands zweitgrößter Konzern. Weltweit beschäftigt die Gesellschaft über 260.000 Mitarbeiter. Im abgelaufenen GJ. 2010 erzielte das Unternehmen einen Cash flow aus seiner Geschäftstätigkeit in Höhe von 8.544 Millionen Euro sowie ein Konzernergebnis von 4.674 Millionen Euro. In seinem Stammland Baden-Württemberg befinden sich neben der Konzernzentrale in Stuttgart große Werke in Stuttgart, Sindelfingen, Mannheim, Gaggenau und Rastatt. Das Traditionswerk Mannheim ist das Kopfwerk der Motorenfertigung für schwere Nutzfahrzeugmotoren weltweit (siehe weiteren Beitrag). Insgesamt beschäftigt die Daimler AG allein in Baden-Württemberg ca. 68.000 Mitarbeiter. Im Mercedes-Benz-Werk Sindelfingen werden jährlich ca. 400.000 Fahrzeuge produziert und im Werk Stuttgart-Untertürkheim neben ca. 750.000 Pkw-Motoren weit über eine Million Vorder- und Hinterachsen hergestellt. Seine Verbundenheit zur Stammheimat dokumentiert der Autokonzern durch sein berühmtes Museum unweit des Gottlieb-Daimler-Stadions in der ba-

den-württembergischen Hauptstadt.

## Porsche seit 1931 in Stuttgart

Auch die heutige Porsche SE ist ein Urgewächs aus Baden-Württemberg. Bereits am 25. April 1931 hatte der legendäre Ferdinand Porsche ein Konstruktionsbüro mit dem Namen „Dr. Ing. h.c. F. Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Konstruktion und Beratung für Motoren- und Fahrzeugbau“ in Stuttgart gegründet und in das dortige Handelsregister eintragen lassen. Als dann nach dem 2. Weltkrieg Ferry Porsche den berühmten Porsche 356 baute, konnte er auf die Erfahrungen des Konstruktionsbüros zurückgreifen. Aus den Anfängen hat sich Porsche zum führenden Hersteller begehrt und sportlicher Premiumfahrzeuge entwickelt. Berühmt ist auch das Porsche-Entwicklungszentrum in Weissach in der Metropolregion Stuttgart. Das unter Porsche Engineering auftretende Zentrum entwickelt auch im Auftrag weiterer Automobilhersteller, Zulieferer – aber auch für Unternehmen aus anderen Branchen – neue Innovationen. Vom 21. Juni bis 11. September 2011 würdigt das futuristische Porsche-Museum in Stuttgart-Zuffenhausen das 80-jährige Jubiläum des 1931 gegründeten Konstruktionsbüros – Ahnherren des heutigen Entwicklungszentrums.

Fortsetzung auf Seite 3



Gefragte Produkte: Porsche SE erreichte allein im 1. Quartal 2011 ein operatives Ergebnis von 691 Millionen Euro. © Porsche SE

Fortsetzung von Seite 1

Und natürlich könnte man noch eine ganze Reihe baden-württembergischer Asse und Weltfirmen rund um den Bereich Systeme für das Auto nennen: ZF, als führendes Unternehmen der An-

triebs- und Fahrwerktechnik, ist weltweit der Kompetenzpartner für die Autofabriken. Auch ZF ist trotz aller Aktivitäten rund um den Erdball heimatverbunden und investiert rechtzeitig zum Firmenjubiläum 2015 in eine futuristische „Wissenswerkstatt“ in Friedrichshafen.

Dies könnte das Unternehmen nicht mehr tun, wenn es politisch „madig“ gemacht wird. Ein Aufruf, weniger Autos in Baden-Württemberg zu produzieren, ist auch da kontraproduktiv. Weitere Weltplayer mit Stammsitz in Baden-Württemberg sind Voith mit seinem Geschäftsbereich Turbo (Motorenkomponenten), Mahle und Behr, jeweils in Stuttgart, als Entwicklungspartner der Motoren- und Fahrzeugtechnik und der Motorkühlung, Eberspächer mit Sitz in Esslingen vor allem als Systemhaus für Fahrzeugheizungen oder der Weinheimer Familienkonzern Freudenberg mit seinem wichtigen Bereich Automotive u.a. mit Dichtungs- und Schwingungstechnik sowie Filter.

Ohne die Export- und Steuerkraft der baden-württembergischen Industrie rund um das Auto und ohne den Stellenwert der Branche als Jobmaschine könnte Kretschmann als Ministerpräsident seine

Vorstellungen noch nicht einmal ansatzweise realisieren. Da dies unbestritten so ist, kann man nur hoffen, dass die Automobilindustrie Baden-Württembergs Kretschmanns Unsinn als solchen relativiert. Was soll das Gerede vom ökologischen Umbau der Autoindustrie? Die Industrie hat längst die Herausforderungen angenommen. Der Markt aber will Mercedes-Benz oder Porsche! Dies zeigen alle wichtigen Absatzmärkte. „Trabis“ können sich die Chinesen selbst bauen.

Die Grünen, und Kretschmann macht da offenbar keine Ausnahme, neigen gerne zur Selbstüberschätzung und zum Übermut (siehe Freie und Hansestadt Hamburg, wo sie abgestraft wurden). Die Stimmungslage ist ihnen derzeit aufgrund der Ereignisse in Japan gewogen, doch dies ändert sich auch wieder. In Baden-Württemberg war dann noch die außergewöhnliche Situation um Stuttgart 21, was ihnen in Stuttgart Zulauf ver-

schaffte. Doch auf die Dauer kann man mit dem Postulat „Dagegenpartei“, Autofeindlichkeit, Kernenergie und Klima (unter diesem Stichwort überleben ganze Heerscharen angeblicher Klimatologen durch bewusste Übertreibungen) nicht bestehen. Politik ist schon etwas vielschichtiger. Irgendwann entscheidet dann doch der Geldbeutel, wenn die Bürger nicht mehr bereit sind, über Spielwiesen der Stromspeisung, etwa durch Photovoltaik, überbeuerte Strompreise zu akzeptieren. Die Zeit kommt und zwar recht bald. Je übermütiger die Grünen werden, desto eher werden wir in Deutschland österreichische Verhältnisse bekommen. Dort regiert, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, grundsätzlich eine schwarz-rote oder wie derzeit eine rot-schwarze Koalition – auf jeden Fall eine Koalition der Vernunft unter Wahrung der Interessen eines Wirtschaftsstandortes.

## Der WirtschaftsReport

www.zielgruppen-medien.de

### Verlag:

Zielgruppen-Medien Verlag  
Günter und Christian Spahn  
Postfach 11 42; 85421 Erding b. München  
Tel. 08122/48632, Fax 08122/95 70 77  
E-Mail: info@zielgruppen-medien.de

### Herausgeber & Chefredakteur:

Günter Spahn  
guenter.spahn@zielgruppen-medien.de

### Koordination & Layout:

Christian Spahn  
christian.spahn@zielgruppen-medien.de

### Technische Herstellung/Druck:

Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH  
Frankenallee 71-81, 60327 Frankfurt/Main

### Copyright:

Zielgruppen-Medien Verlag Erding

**Fortsetzung von Seite 2**

Nach den temporären Turbulenzen infolge der weltweiten Finanzkrise ist die Firma Porsche längst wieder auch wirtschaftlich auf dem gewohnten Erfolgspfad. Im ersten Quartal 2011 erreichte die Porsche SE 691 Millionen Euro Gewinn nach Steuern. Auch die Kernfirma Porsche AG hat ein operatives Ergebnis in Höhe von 496 Millionen Euro erzielt und verdoppelt somit den Vergleichswert aus 2010. Bereits im Rumpfgeschäftsjahr 2010 (1.8. bis 31.12.2010) erzielte die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, bei einem Umsatz von 3,9 Milliarden Euro (eine Steigerung um 59% gegenüber dem Vergleichszeitraum) ein operatives Ergebnis von 688 Millionen Euro (Vergleichswert 1.8. bis 31.12.2009 betrug 227 Millionen Euro). Porsche ist wieder voll da und erwartet weitere Erfolgsbotschaften durch den neuen Porsche Cayun (verkleinerte Version des Cayenne), der allerdings im Werk Leipzig produziert wird. „Das Rumpfgeschäftsjahr war für Porsche ein außerordentlich erfolgreiches Jahr bei Absatz, Umsatz und Ergebnis“, sagte Matthias Müller, Vorstandschef der Porsche AG. Der Erfolg unterstreiche die Stellung als profitabelster Sportwagenhersteller weltweit und eröffne die notwendige Flexibilität, wei-

terhin in neue Produkte zu investieren. Der Maßstab aller Dinge ist der Markt. Der Markt will Porsche-Fahrzeuge und die Zuffenhausener sehen sich keineswegs als Adressat einer Autoschelte aus ideologischen Ecken. Mit innovativen Technologien hat Porsche in den letzten Jahren jeweils die Emissionen deutlich gesenkt und somit einen Beitrag auch für die Umwelt geleistet.

**Traditionsreicher Audi-Standort Neckarsulm**

Entgegen den Stuttgarter Konzernzentralen von Daimler und Porsche befindet sich der Sitz der Audi AG im bayerischen Ingolstadt. Gleichwohl ist gerade die Erfolgsfirma Audi sehr eng mit Baden-Württemberg verflochten, denn der Produktionsstandort Neckarsulm bei Heilbronn gehört ganz zweifelsfrei zu den Geschichte schreibenden Auto- und Motorradfabriken. Seit mehr als 100 Jahren werden an Neckar und Sulm – daraus entstand dann die zunächst als Strickmaschinenfabrik gegründete Firma NSU – Fahrzeuge gebaut. Ab 1905 bis 1928 Autos, ab 1929 konzentrierte man sich dann auf die Fertigung von Motorrädern. Die berühmteste Maschine war wohl die NSU Max, mit der in den 1950er Jahren (1953 und 1954 Werner

Haas auf der 250er „NSU-Rennmax“ und 1955 H.P. Müller auf der ebenfalls 250er „Sportmax“) die Weltmeisterschaften gewonnen wurden. 1969 fusionierte NSU, inzwischen wurden wieder NSU-Kleinwagen hergestellt, mit der Auto Union GmbH zur Audi NSU Auto Union AG. Nach der Umbenennung von diesem sperrigen Namen in

AUDIAG verlegte die neue AG 1985 den Hauptsitz nach Ingolstadt. Diese Entscheidung sollte aber keineswegs ein Nachteil für Neckarsulm sein. Ganz im Gegenteil – im immer stärker werdenden Wirtschaftsraum Heilbronn wurde der Audi-Standort mit ca. 14.000 Beschäftigten zum größten Arbeitgeber. Heute präsentiert sich vor allem auch mit dem

Audi Forum der Standort Neckarsulm als innovatives Werk, das gleichzeitig zu einem Kompetenzzentrum für den Leichtbau mit Aluminium-Karosserien und für effiziente Motoren wurde.

Heute umfasst das Werksgelände eine Fläche von rund einer Million Quadratmetern – dies entspricht einer Größe von gut 140 Fußballfeldern. Die Produktvielfalt des Werkes ist groß. Neben den Modellreihen Audi A8 und Audi A6 wird seit Oktober 2007 auch das Volumenmodell Audi A4 im „Ländle“ produziert. Hinzu kommen die Sportmodelle Audi S6 und Audi S8, der Audi A6 allroad quattro sowie Schwer- und Leichtpanzerfahrzeuge. Schließlich produziert am Standort die Audi-Tochter quattro GmbH ihre High-Performance-Fahrzeuge wie den Audi RS4, Audi RS6 und den Hightech-Sportwagen Audi R8.

Eine architektonische „Duftmarke“ stellt das vor sechs Jahren eröffnete Audi Forum Neckarsulm dar. Neben dem Abholzentrum für Kunden können die Besucher ein breites Angebot in Anspruch nehmen. Insbesondere der gastronomische Bereich, ein „Shop“ und das integrierte Konferenzzentrum tragen dazu bei, dass das Audi Forum Neckarsulm auch zum bevorzugten Veranstaltungs- und Erlebniszentrum wurde, das zu einer Aufwertung der gesamten Region beiträgt.



In Neckarsulm werden die Premiumfahrzeuge von Audi hergestellt.

© Audi AG

## KOMMENTAR: Deutschland muss eher mehr Autos in die Weltmärkte verkaufen Autofeindliche Ideologen kommen wieder aus den Schlupflöchern



Leistungsstarke Automobile passen durchaus zur Umwelt: Hier der Audi A6 Hybrid mit Elektroantrieb.

© Audi AG

Sie zündeln wieder! Sie probieren wieder die Belastbarkeit der deutschen Schlüsselbranche Automobilindustrie für Beschäftigung, Wohlstand und Exportstärke. Artikulierte Phrasen über neue Mobilitätskonzepte der Vernetzung von zu Fuß gehen, Fahrrad, Bahn und Auto, ohnehin längst praktiziert, sollen retuschieren, um was es in Wahrheit geht. Unter dem Deckmantel der ökologischen Zukunftsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie hat jetzt der künftige Ministerpräsident des Autolandes Baden-Württemberg, Kretschmann, weniger Autoproduktion (siehe Titelseite) als Ziel ausgegeben.

Kurz vor der Finanzkrise, die dann auch die „Realwirtschaft“ und somit in erster Linie die Automobilindustrie erfasste, waren vor allem grüne Ideologen eifrig damit beschäftigt, zum Generalangriff gegen das Auto zu blasen. Im Verbund mit einer geneigten Medienschar (die Wochenzeitung „Die Zeit“ griff jüngst den verbreiteten Unsinn vieler Redakteure dankenswerterweise auf) wurde das Auto madig gemacht. Klimafeindliche „Stinker“, Autos, die nicht mehr in die Zeit passten und keinen Markt hätten – so war zu vernehmen und so lau-

teten auch die Schlagzeilen. Erinnert werden darf auch daran, dass Frau Künast sogar einmal empfahl asiatische Autos zu kaufen, weil die vernünftiger seien. Dann kam die Finanzkrise und traf mit voller Wucht auch die Automobilindustrie und deren Zulieferer. Die Bürger kauften aus Verunsicherung keine Autos mehr – auch weil jeden Tag von einem neuen Antrieb gefaselt wurde. Plötzlich dämmerte es auch den Grünen, dass man nicht den Ast absägen kann, auf dem man sitzt.

Als sich dann das Gespenst der Arbeitslosigkeit abzeichnete, waren die früher so lautstarken Ideologen mit ihrer Autofeindlichkeit ganz still und brav. Schleunigst besann man sich auf Instrumente der Ankurbelung für die Autoindustrie. Ein Stichwort dafür war die Abwrackprämie. Nun, erstaunlich schnell hat sich die deutsche Automobilindustrie – auch dank China – wieder erholt. Die vorher angeblich nicht absetzbaren deutschen Autos unterstreichen wieder die gefragte Marktfähigkeit.

All denen, die aber schon wieder übermütig in ihrer Kritik gegen das Auto werden, sei gesagt, dass die deutsche Automobilindustrie nicht nur auf Wachstumskurs ist. Deutsche Autos sind nachhaltig.

Aktuell sind zahlreiche deutsche Pkw-Modelle im Angebot, die weniger als 130 Gramm CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kilometer ausstoßen; das entspricht einem Verbrauch von rund 5 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer. Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) betonte, dass in den meisten „Fahrzeugsegmenten die neu zugelassenen PKW deutscher Marken im Durchschnitt geringere CO<sub>2</sub>-Werte als die Importeure aufweisen.“ Deutsche Hersteller und Zulieferer investieren pro Jahr rund 20 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung, die Hälfte davon in Umwelttechnologien.

Das Ende der Fahnenstange in Punkto Effizienz ist etwa beim Verbrennungsmotor noch nicht erreicht. So arbeiten Bosch-Tüftler daran, den Benzinerverbrauch bis zum Jahr 2015 im Verbrauch um 29% zu reduzieren und auch beim Diesel wird eine Reduzierung um ein Drittel angestrebt. Wie der Antrieb von morgen letztendlich aussieht, ob die Elektromobilität die Erwartungen erfüllen kann – daran arbeiten die deutsche Automobilindustrie und ihre Zulieferer mit Hochdruck. Allein Bosch investiert jährlich 400 Millionen Euro in die Elektrifizierung des Antriebs. Noch in diesem Jahr startet ei-

ne völlig neue Hybridtechnologie erstmals in Verbindung mit einem Dieselmotor.

**Hoffnungsträger Elektromobilität**

Ist die Elektromobilität ein Medienhype? Wie soll der enorme Mehrverbrauch an elektrischer Energie für die Bereitstellung an den Aufladestationen produziert werden und wird dieser Mehrverbrauch zu einer weiteren Verteuerung der Stromkosten führen? Erstaunlicherweise machen sich über diese Fragen auch Kreise, die permanent ständig vom Stromsparen reden, wenig Gedanken. Ganz zweifelsfrei muss der Elektroantrieb noch enorm weiter entwickelt werden. Alle derzeitigen Konzepte der Elektromobilität haben noch den großen Nachteil der zu geringen Reichweite. Nach dem heutigen technischen Stand fährt nach Einschätzung der Robert Bosch GmbH ein Fahrzeug mit einem konventionellen Verbrennungsmotor pro Kilogramm gefülltem Energiespeicher etwa 40 mal weiter als ein Elektroauto. Dabei ist der Verbrennungsmotor in seinen technischen Möglichkeiten noch keineswegs ausgereizt.

Aber – keine Frage – der Elektroantrieb wird langfristig, etwa ab 2035, eine wichtige Rolle spielen. Vor allem in den großen Städten und Ballungsräumen mit einer hohen Verkehrsverdichtung sind die Argumente für den Elektroantrieb einleuchtend durch die Entlastung von CO<sub>2</sub>-Emissionen. In der Übergangszeit werden wohl Hybrid-Konzepte, also konventioneller Verbrennungsmotor plus Elektroantrieb für kleine und mittlere Strecken, sich durchsetzen. Die deutsche Automobilindustrie und die vorgelagerten Firmen der Automobilzulieferer neh-

men die Herausforderungen an. Dabei ist auch ein großer Hoffnungsträger die Lithium-Ionen-Batterie.

Auch bei den Nutzfahrzeugen spielt künftig die Elektromobilität eine große Rolle. Im März 2011 startete diese Technologie für Nutzfahrzeuge; die Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid-Nutzfahrzeuge sind europaweit die ersten Serien-Hybrid-Lkw, die bei einem exklusiven Kunden-Event an der Geburtsstätte des Automobils, im Mannheimer Mercedes-Benz Werk, vorgestellt wurden. „Dass diese Zukunftstechnologie für Lastkraftwagen von Mannheim aus in den Markt startet, ist ein besonderes Signal: In diesem Werk wurden viele Innovationen ins Leben gerufen – beginnend mit der Erfindung des Automobils durch Carl Benz vor 125 Jahren bis hin zur Entwicklung emissionsfreier Antriebe heute“, sagte Thomas Witzel, Leiter Vertrieb LKW und Mitglied der Geschäftsleitung des Mercedes-Benz Vertriebes Deutschland (MBVD). Für seine innovative Technik wurde der Atego BlueTec Hybrid von einer internationalen Experten-Jury zum „Truck of the Year 2011“ gekürt.

Nicht die Forderung nach einer geringeren Produktion von Autos ist die Zukunft. Dies ist Unsinn, weil das Auto als Bestandteil der Mobilität auch ein Instrument der Lebensfreude und der Gütersversorgung für die Menschen ist. Man kann den Chinesen auch in breiteren Bevölkerungsschichten nicht die bei uns vorhandene Lebensqualität durch das Auto verwehren. Die Antwort muss vielmehr sein, durch intelligente Innovationen das Automobil weiter zu verbessern. Daran arbeitet die deutsche Automobilindustrie mit Nachdruck. Sp

Deutsche Exporte PKW (Anzahl)	2009	2010	%
insgesamt Welt	3.425.626	4.238.759	+ 23,7
davon Asien	495.336	762.432	+ 53,9
davon China	299.901	462.486	+ 54,2
davon Amerika	464.944	677.160	+ 45,6
davon USA	358.765	518.137	+ 44,4
<b>Deutsche Exporte Nutzfahrzeuge</b>	<b>158.094</b>	<b>242.147</b>	<b>+ 53,2</b>

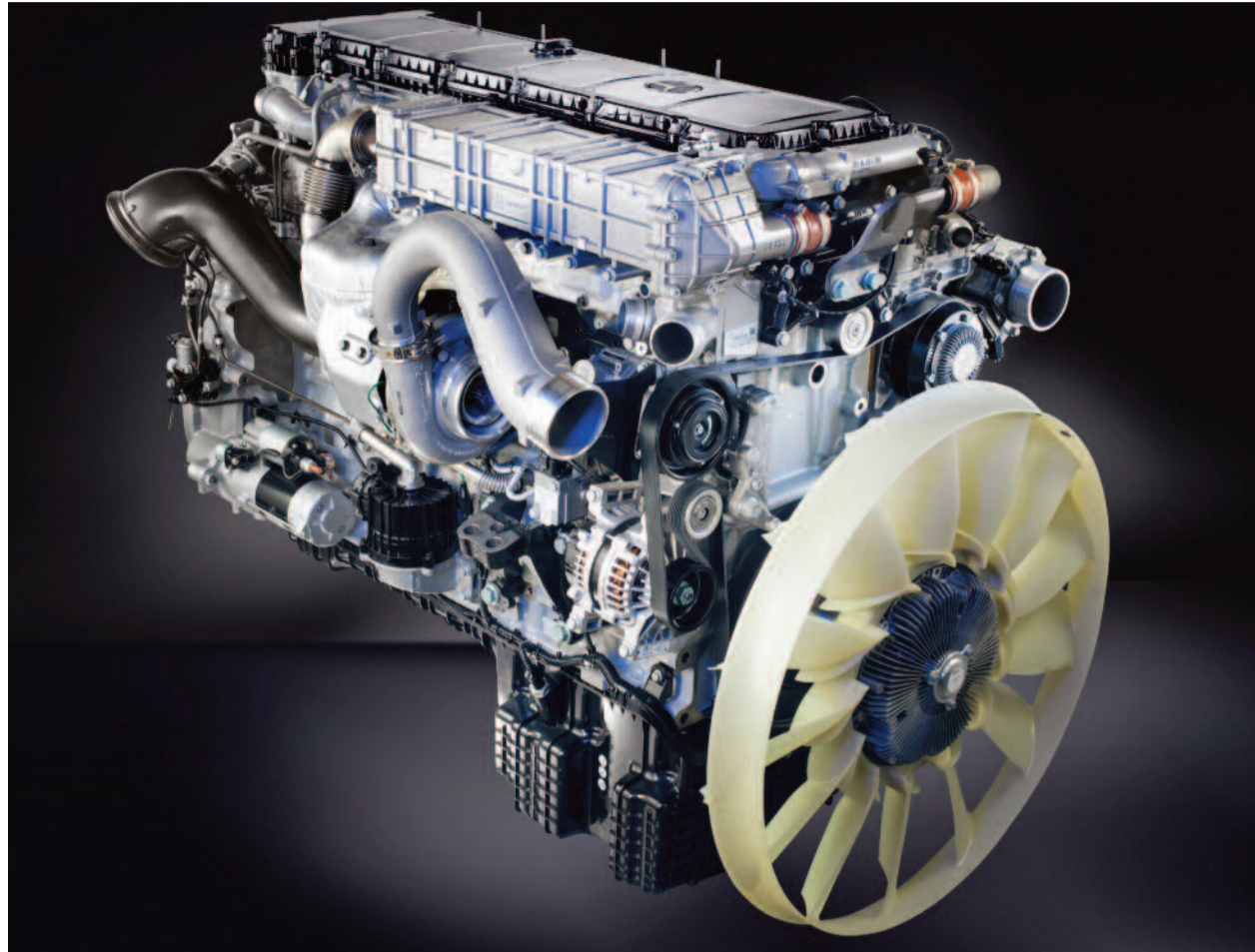
## MERCEDES-BENZ PIONIERLEISTUNGEN seit 125 Jahren aus Mannheim:

# Traditionsstandort setzt mit neuem Motorenwerk weltweite Maßstäbe

> Hanns Alpow

Der Mercedes-Benz Standort Mannheim hat schon immer Maßstäbe gesetzt. Mannheim ist und wurde – durch die Erfindung von Carl Benz und sein eingereichtes Patent – zur Wiege des Automobils. Dessen Siegeslauf begann vor 125 Jahren in den Mannheimer T-Quadranten. Dort befand sich die kleine Werkstatt von Carl Benz. Die Firmen Benz in Mannheim und Daimler in Stuttgart waren noch lange getrennt und entwickelten sich zu Konkurrenten. Nachdem Carl Benz die Firma Benz & Co., Mannheim, gründete, wurde deren Mannheimer Werk eine der beiden Keimzellen der heutigen Daimler AG. Mit dem Mannheimer Werk waren von der ersten Stunde Pionierleistungen verbunden. Bereits 1895 stellte die Firma „Benz & Co.“ den ersten motorbetriebenen Omnibus der Welt her. Bereits fünf Jahre später, nämlich 1900, war Benz & Co. die damals größte Automobilfirma der Welt! Aber die Entwicklung ging stürmisch weiter und so realisierte Carl Benz sein neues Werk „auf dem Waldhof“, wie auch heute noch der Mannheimer Stadtteil im Norden der Stadt heißt. Nachdem 1926 die Unternehmen Gottlieb Daimler Motorengesellschaft, Stuttgart, und „Benz & Co.“, Mannheim, zur Daimler-Benz AG fusionierten, bildeten sich Arbeitsteilungen. Die Personenkraftwagen wurden zur Stuttgarter Domäne, während die schweren Nutzfahrzeuge, die dazugehörigen Motoren sowie die Omnibusproduktion zur Mannheimer Kernkompetenz wurde.

Bereits zehn Jahre nach dem 2. Weltkrieg, entwickelte sich der Standort Mannheim 1955 zum größten Omnibuswerk Europas. Heute sind auf dem riesigen Werksgelände in Mannheim-Waldhof nach wie vor die Motorenfertigung, die Gießerei, der Bereich Austauschmotoren sowie die zentrale Omnibus-Auslieferung konzentriert. Vor wenigen Wochen startete die Motorenfertigung der neu entwickelten Generation, unter dem Namen „Blue Efficiency Power“, in einer mit einer Investitionssumme von 100 Millionen Euro gebauten neuen Fabrik auf dem Werksgelände in Mannheim-Waldhof. Konkret begann die Fertigung im März 2011 mit dem 12,8 Liter großen „Mercedes-Benz OM 471“. Die neue Moto-



Der neue 12,8 Liter große Mercedes-Benz OM 471 Motor dient dem Antrieb schwerer Nutzfahrzeuge.

© Daimler AG

renbaureihe basiert auf einem gemeinsamen technischen Grundkonzept und gilt als neue Benchmark im Kraftstoffverbrauch – unter anderem dank ihres einzigartigen Einspritzsystems X-PULSE mit Druckverstärkung. Als erster Motor seiner Klasse ist der OM 471 nach der künftigen Abgasstufe Euro VI homologiert und lieferbar. Euro VI führt zu einer drastischen Reduzierung von Stickoxiden und Partikeln. Entsprechend den Anforderungen in der Klasse hoch motorisierter schwerer Nutzfahrzeuge gehören neben einem geringen Verbrauch auch ungewöhnliche Robustheit und Langlebigkeit zu den Assets des Motors. Für die Produktion der neuen Motorenfamilie wurde jedes Detail optimiert. Die neue Mannheimer Fertigung bezeichnen die Ingenieure als „synchrone Fabrik“, weil die drei Fertigungsbereiche Gießerei, Zerspanung und Montage als Gesamtsystem in einem fortlaufenden Produktionsfluss funktionieren. Die extreme Präzision der Fertigung wird bereits zu Beginn der Prozesskette sichtbar: Die Gießerei im Werk Mannheim gilt heute als das weltweit modernste Gusswerk mit der höchsten Produktivität und der

niedrigsten Ausschussquote. Beispielsweise stellen in der Kernmacherei erstmals Roboter die Pakete aus Sandkernen her – technisch eine große Herausforderung.

### Mannheim ist Kopfwerk der Motorenfertigung

Das Werk Mannheim ist das Kopfwerk der Motorenfertigung für schwere Nutzfahrzeugmotoren von Daimler Trucks weltweit! Es steuert alle Logistik- und Qualitätsprozesse innerhalb des Produktionsverbundes und sichert damit die Qualität und Verfügbarkeit der Teile im globalen Netz. In Mannheim werden die Produktions- und Qualitätsstandards festgelegt, die Verfahren sowie die Anlagentechnik. Gleichzeitig erfolgt von dort die Koordination des Lieferantenmanagements.

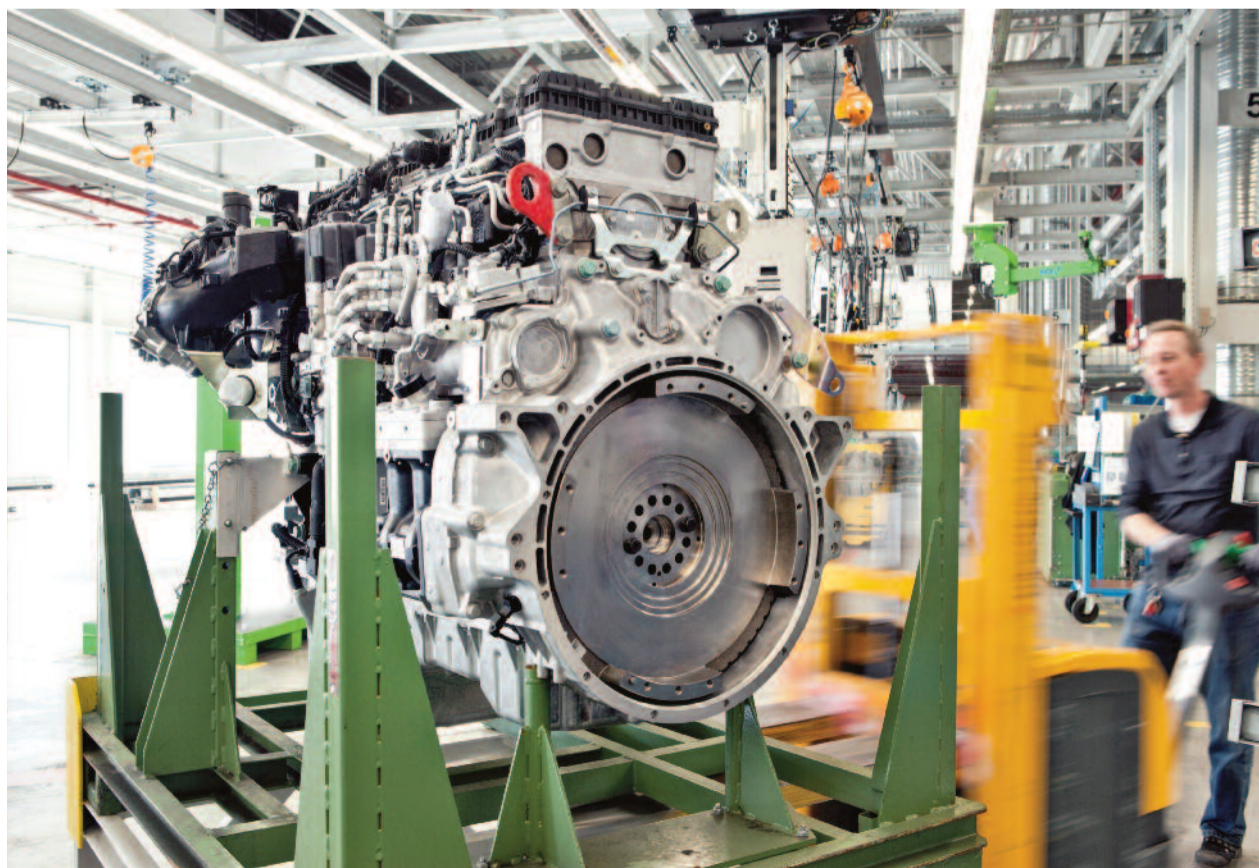
In der neuen Mannheimer „synchrone Fabrik“ muss in sechs Tagen ein Motor der neuen Generation von Mercedes-Benz sämtliche Fertigungsstufen vom flüssigen Eisen in der Gießerei über die Zerspanung bis zur Montage durchlaufen haben. Dieses sportlich-ambitionier-

te Ziel wird nur bei einem perfekt organisierten Produktionsablauf erreicht. Bereits im Sommer 2010 wurde die neue Motorengeneration probeweise auf die



Schwere Lastkraftwagen mit dem Motor OM 471 erfüllen die Norm Euro VI.

© Daimler AG



Maßstäbe für Präzision, Effizienz und Qualität: Die neue Motorenfertigung im Werk Mannheim.

© Daimler AG

Staub eindringen kann. Die Motoren entstehen fast unter Reinraum-Bedingungen.

In der Montage gleiten die Motoren auf fahrerlosen Transportsystemen wie von Geisterhand durch die Halle 150 von Station zu Station. Die Technik unterstützt die Monteure bei ihrer Arbeit. So „meldet“ sich jeder Motor mit seinen Daten an der jeweiligen Arbeitsstation an. Daraufhin nimmt der Monteur die notwendigen Teile aus einem „Pick-to-light-Regal“. Die Bezeichnung erklärt sich durch ein einfaches System: Der Mitarbeiter holt so lange Teil um Teil, bis das grüne Licht an dem entsprechenden Fach erlischt. Über die vorgegebenen Daten des Motors werden auch das Anzugsdrehmoment und der Winkel von Verschraubungen automatisch eingestellt. Innerhalb der Montage sind zahlreiche Qualitätsprüfungen zwischengeschaltet. Schließlich werden alle Motoren auf einem Prüfstand getestet.

Die neue Motorengeneration entsteht in einem weltweiten Zusammenspiel. Nach dem Serienanlauf der Motoren für Mercedes-Benz wird das Werk Mannheim alle Zylinderköpfe, alle Nockenwellen und sämtliche Schwungräder fertigen; außerdem die Motorblöcke für den Mercedes-Benz OM 471 herstellen sowie die Kurbelwellen für die Motoren von Mercedes-Benz und Fuso. Die Kurbelgehäuse für einen Teil der Motorenfamilie stammen aus dem konzerneigenen Werk At-

lant in südafrikanischen Kapstadt und die Pleuel für alle schweren Motoren der neuen Generation werden zentral in den USA produziert. Dabei profitiert das Werk Mannheim von der intensiven Zusammenarbeit über Kontinente hinweg. Vergleiche zwischen den Montagelinien in Nordamerika und Mannheim dienen der Qualitätsverbesserung. Das neue Layout der neuen Motorenfertigung konzentriert in Mannheim Gießerei, Zerspanung, Montage und Versand in unmittelbarer Nachbarschaft zueinander. Dabei ist das neue Motorenwerk keine Insel – es grenzt u.a. an Wohngebiete. Deshalb sind die Gebäude der Motorenfertigung L-förmig als Schallschutz zur Nachbarschaft angeordnet. Beim traditionell guten Verhältnis zwischen dem „Benz“ und den Anwohnern in Mannheim-Waldhof stand der Anwohnerschutz bei der Neustrukturierung der Fertigung hoch oben auf der Prioritätenliste.

Mit dem erneuten Ausbau des Mercedes-Benz-Werkes Mannheim zum Mittelpunkt eines weltweiten Verbunds als Kopfwerk und Kompetenzzentrum der Motorenfertigung für Nutzfahrzeuge bekennt sich der Gesamtkonzern erneut zu einem seiner beiden Stammstandorte (Mannheim und Stuttgart).

Montagelinie gebracht; in einer 2. Stufe stand seit Ende 2010 die Mitarbeiterqualifikation im Vordergrund. Die jetzt beginnende Serienfertigung gilt als Vorbereitung auf die steile Anlaufkurve im dritten Quartal dieses Jahres. Nach Einführung aller Motoren der neuen Baureihe ist das Werk Mannheim auf eine Jahresproduktion von mehr als 100.000 Triebwerken allein dieser Generation ausgerichtet. In unmittelbarer Nähe der Hightech-Gießerei ist die Zerspanung angesiedelt. Sie gehört mit einer Bearbeitung von 100.000 Tonnen Guss im Jahr weltweit zu den großen Anlagen ihrer Art. Hier werden die wesentlichen Bauteile aus Metall bearbeitet (Zerspanung). Sowohl in der Gießerei als auch in der Zerspanung sind die Mannheimer Produktionsprofis an die technologischen Grenzen herangegangen und erreichen extreme Fertigungstoleranzen. Zur extremen Präzision in Gießerei und Montage bedarf es einer höchsten Sauberkeit. Vor der jeweiligen Weiterverarbeitung werden die Teile in unterschiedlichen Verfahren u.a. durch Stahlstrahlen, Ultraschall oder durch Flüssigkeiten, die mit Jetdüsen eingebracht werden, gereinigt. In der neuen Halle 150 herrscht ständig ein Überdruck, damit von außen kein

## ROBERT BOSCH GMBH als Impulsgeber für die Mobilität

# Weltplayer und unternehmerisches schwäbisches Urgestein

## Doppeljubiläum: 125-jähriges Firmenjubiläum und 150. Geburtstag von Robert Bosch

> Günter Spahn

In diesem Jahr 2011 feiert die Robert Bosch GmbH, Stuttgart, ein Doppeljubiläum. Vor 125 Jahren, konkret am 15. November 1886, gründete Robert Bosch im Hinterhaus der Stuttgarter Rotebühlstraße 75 b seine erste Werkstatt für Feinmechanik und Elektrotechnik – die Geburtsstunde des heutigen weltumspannenden Erfolgsun-

ternehmens. Und 25 Jahre vorher, am 23. September 1861, erblickte Robert Bosch im schwäbischen Albeck im Alb-Donau-Kreis das berühmte „Licht der Welt“ – im Herbst 2011 vor 150 Jahren. Was ist aus der Persönlichkeit Robert Bosch geworden und wie entwickelte sich die ganz bescheiden beginnende Firma? Aus Robert Bosch wurde im wahrsten Sinne des Wortes ein „Tüftler“, wie man im Südwesten sagt, ein Pionier der Technik und noch zu Lebzeiten ein erfolgreicher Weltunternehmer, der von der ersten Stunde vor allem auf Qualität als Voraussetzung für das Vertrauen seiner Kunden setzte. „Lieber Geld verlieren als Vertrauen“ – nur einer der vielen Grundsätze des jungen Unternehmers, der freilich gleichzeitig eine sozialpolitische Vorreiterrolle einnahm, als er etwa den arbeitsfreien Samstag einführte – eine Revolution für die damalige Zeit. Viele Vorstellungen von Robert Bosch passten seinen Unternehmerkollegen keineswegs. Der

übrigens politisch liberal eingestellte Robert Bosch erhielt dann auch prompt den Beinamen der „rote Bosch“, eine Umschreibung, die natürlich seiner politischen Haltung keineswegs entsprach. Die Firma wiederum wurde ein weltweit tätiges Technologie- und Dienstleistungsunternehmen in den Bereichen Kraftfahrzeug- und Industrietechnik einschließlich Schwerst-Hydraulik sowie Produkte und Lösungen für die Gebäu-

wohl die Familie Bosch selbst nur 7% der Anteile und Stimmrechte auf sich vereinigt; 92% der Anteile werden von der Robert Bosch Stiftung gehalten und 1% hält die Robert Bosch GmbH selbst. Die Stimmrechte der Robert Bosch Stiftung und der Robert Bosch GmbH liegen bei der Robert Bosch Industrietreuhand KG. Mit dieser Struktur ist die unternehmerische Selbstständigkeit der Bosch-Gruppe gesichert. Kurzfristige Börsen-

freudigkeit in allen Geschäftsfeldern, die sich auch im enormen Aufwand von 3,8 Milliarden Euro allein im Geschäftsjahr 2010 widerspiegelt. 3.800 Patente wurden im letzten Jahr weltweit angemeldet und – man muss sich dies einmal vorstellen – allein 34.000 Mitarbeiter(innen) werden im Bereich Forschung und Entwicklung beschäftigt. 125 Jahre Bosch – diese lange Zeit war immer geprägt von Bosch-Produkten, die schlicht gesagt im Markt überlegen waren. Um mit neuen gefragten marktfähigen Lösungen für die Kunden bestehen zu können, hat Bosch entschieden, ein neues Kompetenzzentrum zur Bündelung der Aktivitäten Forschung, Voraufwicklung und Verfahrensentwicklung in Stuttgart zu realisieren. Bosch will die Unternehmensgruppe auf eine noch breitere Grundlage stellen.



Bosch macht Autos vernünftiger, umweltfreundlicher, sicherer und bequemer, z. B. mit Elektromotoren (Bild).

© Bosch

ternehmens. Und 25 Jahre vorher, am 23. September 1861, erblickte Robert Bosch im schwäbischen Albeck im Alb-Donau-Kreis das berühmte „Licht der Welt“ – im Herbst 2011 vor 150 Jahren. Was ist aus der Persönlichkeit Robert Bosch geworden und wie entwickelte sich die ganz bescheiden beginnende Firma? Aus Robert Bosch wurde im wahrsten Sinne des Wortes ein „Tüftler“, wie man im Südwesten sagt, ein Pionier der Technik und noch zu Lebzeiten ein erfolgreicher Weltunternehmer, der von der ersten Stunde vor allem auf Qualität als Voraussetzung für das Vertrauen seiner Kunden setzte. „Lieber Geld verlieren als Vertrauen“ – nur einer der vielen Grundsätze des jungen Unternehmers, der freilich gleichzeitig eine sozialpolitische Vorreiterrolle einnahm, als er etwa den arbeitsfreien Samstag einführte – eine Revolution für die damalige Zeit. Viele Vorstellungen von Robert Bosch passten seinen Unternehmerkollegen keineswegs. Der

detechnik und schließlich für Gebrauchsgüter, für die vielleicht besonders im Bewusstsein der Deutschen die Schlagbohrmaschine, der Bosch-Hammer, steht. Wäre die Firma Bosch eine Aktiengesellschaft (und Gott sei Dank ist sie dies nicht), wäre sie von der Börsenkaptalisierung bei den wohl wertvollsten Unternehmen weltweit. Doch was heißt in diesem Zusammenhang wertvoll? Heute repräsentiert die Bosch-Gruppe einen Weltkonzern mit 285.000 Beschäftigten; der Konzern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2010 (siehe weiteren Bericht) bei einem Umsatz von 47,3 Milliarden Euro ein Vorsteuerergebnis von 3.385 Millionen Euro! Allein das Ergebnis hat somit bereits die Umsatz-Größenordnung anderer großer Unternehmen. Bosch ist heute in 150 Ländern präsent und vereinigt in 60 Ländern ca. 350 Tochter- und Regionalgesellschaften. Die Bosch-Gruppe ist strukturell zu den Familienunternehmen zu zählen, ob-

zwänge, „Stories“ (Unfug des Jahrhunderts), welche die Börse fordert oder gar Übernahmeangebote und Vergeudung von Führungsressourcen bei der Abwehr feindlicher Angreifer – all dies sind für die Bosch GmbH und die Konzernführung Fremdworte.

### Bekennnis zur Bosch-Gesellschafterstruktur

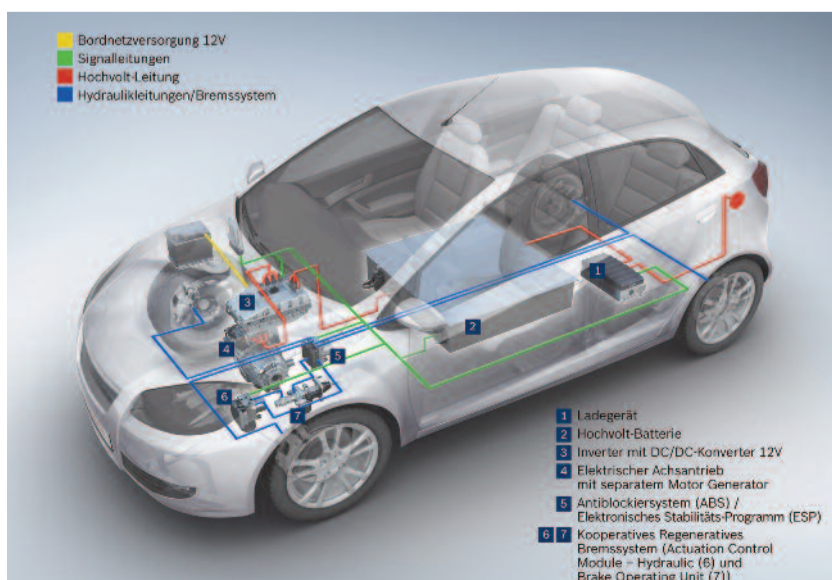
Priorität hat bei Bosch die unternehmerische Selbstständigkeit als Voraussetzung für die Umsetzung einer langfristigen Unternehmensstrategie und Investitionsplanung. Dies stellt auch der langjährige Konzernchef und heutige Vorsitzende der Gesellschafterversammlung, der Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Dr. Hermann Scholl, heraus: „Die Unabhängigkeit unseres Unternehmens ermöglichte uns die langfristigen Perspektiven auch gerade während der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise konsequent und erfolgreich weiterzuverfolgen.“ Bosch ist ein ganz außergewöhnliches Unternehmen: Wenn ein Unternehmen einschließlich seines Gründers und Eigners in seiner 125-jährigen Geschichte bis heute (inklusive dem aktuellen Vorsitzenden der Geschäftsführung, Franz Fehrenbach) neben Robert Bosch nur fünf Persönlichkeiten an der Spitze hatte und hat, dann spricht dies für die Kontinuität und geordnete Firmenkultur Bände. Neben Robert Bosch standen und stehen in 125 Jahren an der operativen Spitze: Hans Walz, der legendäre „Gottvater“ Hans-L. Merkle, Marcus Bierich, Hermann Scholl und aktuell Franz Fehrenbach! Neben der Berechenbarkeit der Firmenkultur ist ein besonderes Markenzeichen der Firma die außergewöhnliche Inno-

### Partner der Automobilindustrie

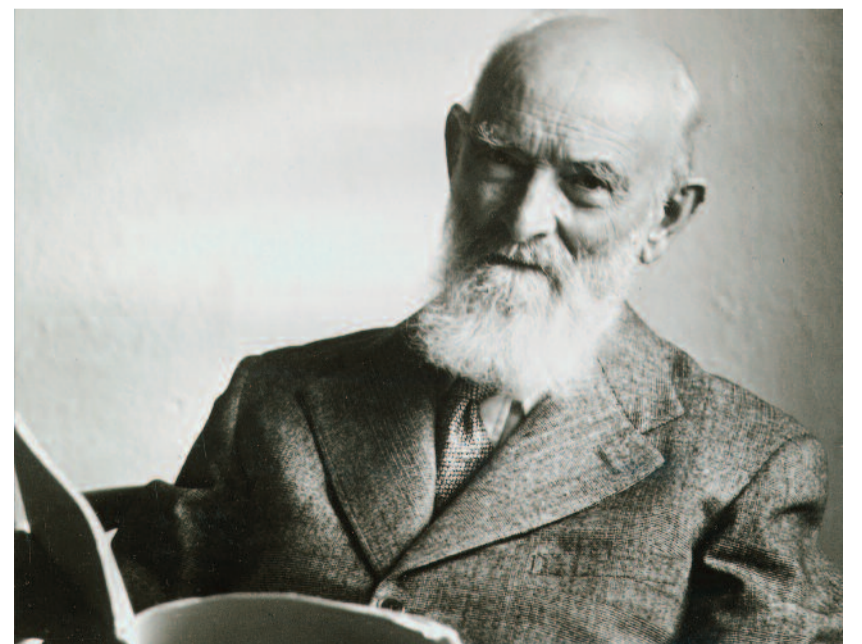
Freilich, daran hat sich bis heute nichts geändert, war die Firma Bosch von der ersten Stunde an vor allem auch ein Partner der Automobilwirtschaft, ein Mitgestalter mit vielen Ideen, die dem mobilen Fortschritt dienen und zu wahren Erfolgsgeschichten wurden. Bosch hat das Auto vernünftiger, sparsamer, umweltfreundlicher, sicherer und bequemer gemacht. Bereits 1887 erreichte Bosch mit der „Bosch-Niederspannungs-Magnetzündung“, die zehn Jahre später erstmals zur Anwendung in einem Fahrzeug weiterentwickelt wurde, einen Meilenstein. Die Bosch-Zündkerze von 1902 war ein Durchbruch, der dringend notwendig war. Die Motorenbauer hatten nämlich damals Schwierigkeiten mit der Zündung. Der Mannheimer Autopionier Carl Benz bezeichnete sie als das „Problem der Probleme.“ Die Kraftfahrzeugtechnik ist mit einem Umsatzanteil von rund 59% (Geschäftsjahr 2010) der größte Unternehmensbereich und umfasst folgende Geschäftsfelder: Einspritztechnik für Verbrennungsmotoren, Peripherie für den Antriebsstrang, alternative Antriebskonzepte, Systeme für aktive und passive Fahrzeugsicherheit, Assistenz- und Komfortfunktionen, die automobile Information

konventionellen Antriebstechnologien mit Verbrennungsmotoren nimmt die Bosch GmbH inzwischen im Segment der Elektromobilität eine führende Rolle ein. Wenngleich Bosch gerade aus der Kompetenz einer erfahrenen Firma einem kurzfristigen Durchbruch der Elektromobilität reserviert gegenübersteht und davon ausgeht, dass in den nächsten 20 Jahren die Verbrennungsmotoren noch dominieren werden. In der Übergangszeit spielen Hybrid-Konzepte (die Verbindung Verbrennungsmotor mit Elektroantrieb – siehe auch Kommentar in dieser Ausgabe) eine immer größere Rolle. Bosch leistet auch hier wichtige Beiträge. Bereits in der Vergangenheit hat Bosch alle wichtigen Entwicklungen der Kfz-Technik vorangetrieben und gestaltet: Beispiele dafür sind die Antiblockiersysteme bis zur neuesten Generation, elektronische Stabilitäts-Programme (ESP), umweltgerechte Start/Stop-Systeme, der Einsatz der Leistungselektronik, neueste Entwicklungen der Einspritztechnik für Verbrennungsmotoren, Assistenz- und Komfortfunktionen und die bereits erwähnte automobilen bildschirmorientierte Information bzw. Kommunikation im Auto.

Das Automobil als Garant der individuellen Mobilität – dies in einem politischen Klima mit Infragestellungen der Berechtigung des Automobils – ist nicht nur ein wichtiger Beitrag der deutschen Volkswirtschaft. Es harmoniert sehr wohl mit den Anforderungen für unser Klima. Die Technik – und dies ist eine der wichtigsten Aufgaben von Unternehmen wie Bosch – nimmt die Herausforderung an. Dies beweist der weltweite Markt. Die deutschen Autobauer fahren dem Wettbewerb davon und legen weltweit in den Absatzzahlen auch ganz aktuell im laufenden Jahr 2011 enorm zu, weil Deutschland die richtigen und somit begehrten Fahrzeuge auf dem Markt hat. Dies beweisen auch die Exportzahlen. In der Partnerschaft mit der deutschen Automobilindustrie leistet Bosch die wichtigen Beiträge für die Akzeptanz deutscher Fahrzeuge auf den Weltmärkten. Diese Beiträge kommen der Umwelt zugute und deshalb braucht die Welt nicht weni-



Bosch-Innovationen mit Komponenten und Systemen für Elektromobilität. © Bosch



„Lieber Geld verlieren als Vertrauen“ – die Devise von Robert Bosch. © Bosch

und Kommunikation (die frühere Tochter Blaupunkt) sowie Technik und Service für den Kraftfahrzeughandel. In einem gesellschaftspolitischen Umfeld mit einem hohen Stellenwert ökologischer Fragen (Ressourcen, Schonung des Klimas) spielen alternative Antriebskonzepte – etwa der Elektroantrieb – eine immer größere Rolle. Neben einer verbesserten Energieeffizienz bei den

ger, sondern mehr deutsche Fahrzeuge, weil sie innovativer, effizienter und somit umweltgerechter sind. In einem Beitrag unter der Überschrift „Es läuft, und läuft, und läuft...“ in der Tageszeitung „Die Welt“ wurde darauf hingewiesen, dass die japanischen Hersteller, namentlich Toyota, wie gelähmt seien. Dies hörte sich von den Gegnern der deutschen Automobilindustrie einmal ganz anders an.

**ROBERT BOSCH GMBH** ist erneut gut in das Geschäftsjahr 2011 gestartet:

## Brillante Umsatz- und Ergebnisentwicklung im Jubiläumsjahr

Der Stuttgarter Technologiekonzern Robert Bosch GmbH hat die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise aus den Jahren 2008 und 2009 abgehakt und konnte bereits im abgelaufenen Geschäftsjahr 2010 an seine traditionellen Stärken anknüpfen. Bei einem Umsatz von 47,3 Milliarden Euro wurde ein Vorsteuerergebnis von 3,5 Milliarden Euro erreicht. Bosch peilt im laufenden Geschäftsjahr 2011 einen Umsatz von mehr als 50 Milliarden Euro an und will dabei ein Vorsteuerergebnis von 3,8 bis 4 Milliarden Euro erreichen. Dies kündigte Franz Fehrenbach, Vorsitzender der Bosch-Geschäftsführung, auf der Bilanzpressekonferenz des Unternehmens im April 2011 an. Die Prognosen werden durch die Entwicklung in den ersten Monaten des laufenden Geschäftsjahres bestätigt. So stieg der Umsatz im 1. Quartal 2011 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 15%.



Bosch-Chef Franz Fehrenbach peilt für 2011 einen Umsatz von 50 Mrd. Euro an. © Bosch

Trotz der Ereignisse in Japan und der politischen Entwicklungen in Nordafrika gehen die Stuttgarter von einem weltweiten Wirtschaftswachstum von 3,5% aus. Vor allem in Deutschland – so Fehrenbach – erweist sich der Aufschwung als robust. In der für die Bosch-Gruppe so wichtigen weltweiten Automobilproduktion (der Bosch-Bereich Kraftfahrzeugtechnik generiert 59% des Konzernumsatzes) erwartet Bosch eine Steigerung von 7%. Diese erfreuliche Entwicklung wird wesentlich durch die Schwellenländer China und Indien erreicht. Bereits im Geschäftsjahr 2010

waren alle Bosch-Bereiche (neben der Kraftfahrzeugtechnik die Industrietechnik sowie Gebrauchsgüter und Gebäudeausrüstung) ganz klar auf Wachstumskurs. Bosch-Chef Fehrenbach setzt neben der fokussierten Diversifizierung und der forcierten Internationalisierung vor allem auf die Sicherung und den Ausbau der traditionell bei Bosch starken Innovationskraft (siehe weiteren Bericht auf Seite 5 dieser Ausgabe).

Im Jahr des Doppeljubiläums (vor 150 Jahren wurde Robert Bosch geboren und

vor 125 Jahren gründete er das Unternehmen) haben für Bosch zwei Tendenzen eine hohe Priorität. Dies sind die regenerativen Energien und die Elektromobilität. So ist bei der Windkraft Bosch Rexroth gut in der Steuerungs- und Getriebetechnik aufgestellt; auch in der Solartechnik ist Bosch mit zwei Tochtergesellschaften aktiv. Eine führende Rolle beansprucht Bosch in der Elektromobilität, wenngleich die Verbrennungsmotoren nach Einschätzung von Bosch noch in den nächsten zwanzig Jahren dominieren werden.

Mit einem Investitionsaufwand von 2,4 Milliarden Euro (Vorjahr 1,9 Milliarden Euro) war Bosch erneut einer der größten deutschen Industrieinvestoren. Ein Vorzeigeprojekt ist die im letzten Jahr mit einer Investitionssumme von 600 Millionen Euro in Betrieb genommene Bosch-Halbleiterfabrik in Reutlingen. Auch in die Zukunftsabsicherung mit weiteren Innovationen investieren die Stuttgarter überdurchschnittlich. So betrug der Aufwand für F + E allein im GJ. 2010 über 3,8 Milliarden Euro (Vorjahr 3,6 Milliarden). Um den hohen Stand zu sichern, investiert Bosch in ein weiteres Forschungszentrum in der Stuttgarter Metropolregion. Zwar ist Bosch mit rund 285.000 Mitarbeitern, die in der Kerngesellschaft Robert Bosch GmbH und in mehr als 350 Tochter- und Regionalgesellschaften in über 60 Ländern beschäftigt sind, längst ein weltumspannender Großkonzern – gleichwohl ist Bosch auch ein klassisches baden-württembergisches Vorzeigunternehmen, das in der Partnerschaft mit den in Baden-Württemberg besonders stark ver-

tretenen Automobilunternehmen einen exponierten Stellenwert hat. Insofern wäre es von der Landespolitik in Baden-Württemberg kontraproduktiv, wenn man den Stellenwert der Branche und des Unternehmens Bosch für die Beschäftigung im Lande – aber auch als Großinvestor – nicht richtig werten würde. Durch politische Äußerungen – siehe Titelseite – hat es in der baden-württembergischen Industrie, insbesondere im Umfeld Automobile, Irritationen gegeben.

Hauptabsatzmärkte von Bosch sind Europa einschließlich Deutschland mit 59%, Asien-Pazifik mit 23%, Nordamerika mit 14% sowie Südamerika mit 4%. Die weltweiten Absatzmärkte korrespondieren mit den Entwicklungen in den entsprechenden Ländern, in denen Bosch mit Produkten und mit seinem Know-how zu technischen Lösungen und vor allem zu einer nachhaltigen Entwicklung beitragen will. Dazu gehören die Megatrends wie Klima- und Umweltschutz und Industrialisierung in den Schwellenländern.

Bosch: Eckzahlen	2009	2010
Umsatz	38.174	47.259
Investitionen (Sach)	1.892	2.379
F + E Aufwand	3.603	3.810
Mittelzuflüsse aus betrieblichen Tätigkeiten	2.912	4.391
Cash-Flow	1.910	5.460
Eigenkapital	23.069	26.243
<small>(alle Zahlen in Millionen Euro)</small>		
Mitarbeiter	270.687	283.507

**ZF FRIEDRICHSHAFEN** mit „Bilanz der Superlative“ für 2010

## Traumstart im laufenden Geschäftsjahr/ZF-Chef Hans-Georg Härter verlängert

Der Friedrichshafener Rennmotorkonzern ZF hat mit einem Umsatzplus von 31% im 1. Quartal des laufenden Geschäftsjahres einen Traumstart hingelegt (Quartalsumsatz Januar bis März 2011 betrug 3.738 Millionen Euro gegenüber 2.856 Millionen Euro im Vergleichsquarter 2010). Freilich, und darauf weist ZF-Chef Hans-Georg Härter in einem Presseausversand hin, kann dieser enorme Zuwachs nicht auf das Gesamtjahr hochgerechnet werden. ZF ist vor allem ein führender Automobilzulieferer in der Antriebs- und Fahrwerktechnik, der allerdings jetzt auch in die Windkraftenergie mit entsprechenden Getriebekonfigurationen einsteigt. Als wichtiger Partner der Automobilindustrie ist das 1915 gegründete Unternehmen ein Aushängeschild ganz bewusst auch des Autoland Baden-Württemberg. ZF lebt vom Auto und somit 64.600 Mitarbeiter (2010) des Konzerns; dies an die Adresse derer, die es im Land Baden-Württemberg jetzt gerne sehen würden, wenn weniger Autos produziert würden ... Hauptgeber der Unternehmensperle ist die Stadt Friedrichshafen über die Zeppelin-Stiftung mit 93,8%.

mit der Stadt Friedrichshafen“ (und somit auch zum Land Baden-Württemberg), sagte Härter.

Bereits im Geschäftsjahr 2010 konnte sich ZF von der durch die allgemeine weltweite Finanzkrise stark geschwächte Automobilkrise der Jahre 2008 und 2009 verabschieden. ZF erreichte 2010 einen Rekordumsatz von 12.907 Millionen Euro und erzielte ein operatives Ergebnis von 680 Millionen Euro. Von der guten Entwicklung zeigte sich selbst Konzernchef Härter überrascht: „Dass wir die Finanz- und Wirtschaftskrise so schnell überwinden und unseren Umsatz

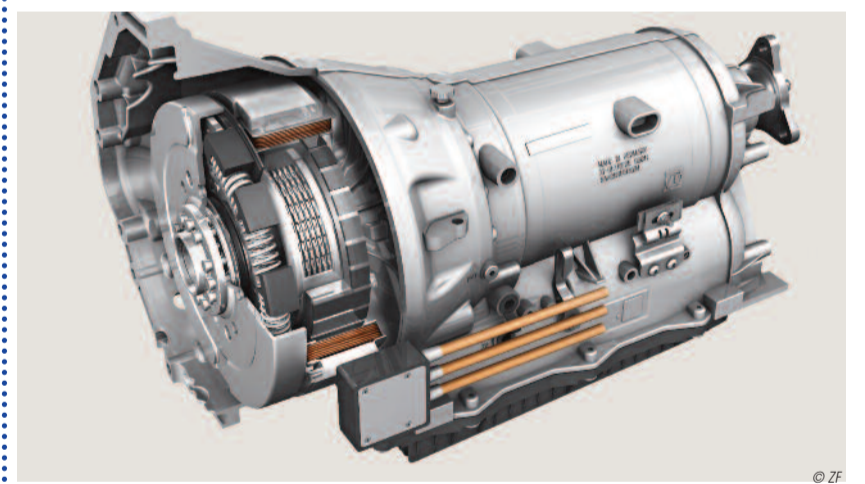


ZF-Chef Hans-Georg Härter © ZF

auf ein Allzeithoch steigern – damit hätte keiner gerechnet“, sagte der Konzernchef, der – längst im Pensionsalter – auf Bitten der Eigner noch ein weiteres Jahr jetzt anhängte. Ein wesentlicher Treiber der schnellen Erholung bei ZF war 2010 die sehr prosperierende Entwicklung in den BRIC-Ländern. Sehr positiv war auch die Umsatzentwicklung in der Pkw-Premiumklasse. Große Erfolge erzielten die Friedrichshafener durch zahlreiche neue Produktinnovationen, wie die 2010 eingeführte 8-Gang-Getriebebaureihe für PKWs. Dieses Stufenauto-

matikgetriebe soll zu einer Kraftstoffreduzierung zwischen 6 und 8% gegenüber dem sechsgängigen Vorgängermodell beitragen. Neben weiteren Entwicklungen startete ZF die Serienentwicklung für ein 9-Gang-Automatikgetriebe. Ein besonderes „Sahnestück“ und Highlight ist das neue 8-Gang-Hybridgetriebe von ZF (siehe Bild und Kasten).

Härter rechnet – und die Entwicklung in den ersten Monaten bestätigt ihn – für das Gesamtjahr 2011 mit einem stabilen Umsatzwachstum von rund 10% auf über 14 Milliarden Euro. Mit dieser erfreulichen Entwicklung einher geht der Anstieg der Mitarbeiteranzahl. Bis Ende dieses Jahres soll deren Gesamtzahl auf 70.000 steigen. Von den ca. 5.000 neuen Stellen sollen 2.000 in Deutschland entstehen. Insgesamt beschäftigt ZF in Deutschland 40.000 Mitarbeiter. Gleichzeitig wird ZF sowohl im In- als auch im Ausland stark in den Ausbau seiner Kapazitäten investieren. Derzeit entsteht am Standort Greenville (South Carolina) in den Vereinigten Staaten ein neues Werk für 8-Gang- und 9-Gang-Automatikgetrieben. Auch in Saarbrücken investiert ZF in den Fertigungsausbau für 8-Gang-Automatikgetriebe, während in Asien und in Nordamerika der Bereich Elektrolösungen ausgebaut wird. Auch ZF sieht in der Hybridtechnologie einen wichtigen Hoffnungsträger. Insgesamt wird ZF im laufenden GJ. 2011 in Sachanlagen 900 Millionen Euro (Vorjahr 582 Millionen Euro) investieren. Um die von ZF beanspruchte Technologieführerschaft weiterhin auszubauen, wendet ZF für den Bereich F + E 740 Millionen Euro auf. Am weiteren langfristigen Ausbau der Unabhängigkeit, Stabilität und Liquidität des Unternehmens wird festgehalten.



Ein technischer Leckerbissen – das 8-Gang-Hybridgetriebe von ZF

Welche Reserven bei der Energie- bzw. Treibstoffeffizienz auch bei großvolumigen und leistungsstarken Fahrzeugen aktiviert werden können, zeigte Land Rover bei der Vorstellung eines neuen Oberklasse-SUV auf dem Genfer Autosalon. Als Parallelhybrid mit Plug-in-Fähigkeit überzeugte das Fahrzeug mit einer Leistung von 249 kW (339 PS) und einer Reichweite von bis zu 1.112 Kilometern. Diese beispielhafte Energieeffizienz verdankt der Briten dem 8-Gang-Hybridgetriebe von ZF. Hohe Leistungsentfaltung muss kein Gegensatz zur Klima- und Ressourcenschonung sein. Dank sei den „ZF-Tüftlern“! Der neue Prototyp kommt mit nur 3,36 Litern Kraftstoff auf 100 Kilometer aus. Um diesen Wert zu erreichen, koppelten die Engländer den 180 kW (245 PS) starken Dieselmotor mit dem 8-Gang-Hybridgetriebe (8P70H) von ZF. Bei dieser ZF-Hybridtechnologie werden der Verbrennungsmotorische und der elektrische Antrieb parallel geschaltet und kann einzeln oder gemeinsam genutzt werden. An der Stelle, wo im kon-

ventionellen Antriebsstrang der Drehmomentwandler angeordnet ist, sind beim ZF-Hybridgetriebe auf engstem Raum elektrische Maschine, Trennkupplung, Torsionsdämpfer und Hydraulik untergebracht. Die Anfahrtskupplung ist im Getriebe integriert worden. Der im Prototyp auf 69 kW (94 PS) optimierte zusätzliche Elektromotor von ZF Sachs dient zusätzlich zu seiner Motorfunktion als Generator. Durch eine Trennkupplung kann der Verbrennungsmotor vollständig vom restlichen Antriebsstrang abgekoppelt werden. Das ZF-Hybridgetriebe 8P70H basiert auf dem konventionellen 8-Gang-Automatikgetriebe der Friedrichshafener. Dieses wurde durch einen modularen Aufbau schon auf die Hybridisierung ausgelegt, daher ist die Vollhybrid-Variante in den gleichen Bauraum wie die konventionelle Ausführung integrierbar. Auch die operativen Steuerungsfunktionen für das Supergetriebe für den Hybrideinsatz stammen von ZF.