

Hat Autobau Zukunft in der Region?

Thomas Will und Hans Peter Imhof vom Automotive Cluster
raten Firmen und Ingenieuren zum Umdenken

Von Daniel Baczyk

SÜDHESSEN. „Bei Opel wackelt der Kündigungsschutz“, „Aut Zulieferer stehen im Feuer“, „Segula will Hunderte Jobs abbauen“, „Mitsubishi verkauft Designzentrum in Geinsheim“ – diese und ähnliche Überschriften dieser Zeitung aus jüngster Zeit vermitteln ein eher düsteres Bild von der Lage der Automobilbranche im Rhein-Main-Gebiet. Dabei will sich die Region doch als „der Automobilstandort“ profilieren: So lautet jedenfalls das selbst gesetzte Ziel des „Automotive Cluster Rhein-Main-Neckar“. Muss man sich angesichts des Schrumpfungprozesses in der Branche von diesem Anspruch verabschieden? Wir sprechen mit Cluster-Schirmherr Thomas Will und Manager Hans Peter Imhof.

Wie übersteht der Automotive Cluster Rhein-Main-Neckar die Corona-Krise?

Will: Die Veranstaltungen im Cluster pausieren derzeit. Persönliche Treffen und Netzwerken unter Akteuren der Branche spielen normalerweise eine zentrale Rolle. Wir haben überlegt und die Mitglieder gefragt, ob wir während der Pandemie digitale Veranstaltungen anbieten sollen. Die Antwort war durchweg, dass man sich in dieser Zeit vorrangig um unternehmerische Herausforderungen kümmern müsse. Es gibt aktuell keinen Bedarf für weitere Online-Sitzungen.

Dennoch gibt es sicherlich noch einen Austausch. Wie ist denn die Stimmung unter den Zulieferern der Autoindustrie, nachdem es in der Region zuletzt meist schlechte Nachrichten aus der Branche gab?

Imhof: Die Zulieferer sehen

sich gut aufgestellt. Viele sind schon heute nicht mehr allein für die Automobilindustrie tätig, sondern auch für andere Branchen, beispielsweise im Medizinbereich. Die Zulieferer sind auch nicht nur von Opel abhängig. Da findet eine Diversifikation statt bei den größeren Betrieben, die dazu in der Lage sind.

INTERVIEW

Blicken wir auf Opel, unzweifelhaft das Zugferd für die Autobranche in Rhein-Main. Nach der Fusion zum Mega-Konzern Stellantis ist von Tausenden überschüssigen Ingenieuren die Rede. Autoprofessor Ferdinand Dudenhöffer sieht Opel im Abstieg zur bloßen Designabteilung. Gehen also weitere qualifizierte Jobs in der Region verloren?

Will: Das muss man unter zwei Aspekten sehen. Das eine ist die Unternehmensentscheidung von PSA. Das andere ist die Pandemie – wie beeinflusst sie am Ende unser Verhalten? Gibt es einen Nachholbedarf beim Autokauf, oder überdenkt man sein persönliches Mobilitätsverhalten? Ich glaube nicht, dass die Rhein-Main-Region in den nächsten Jahren zu den Verlierern der Entwicklung gehören wird – wenn ich sehe, wie viele Menschen mit qualifizierten Berufen sich hier niederlassen wollen. Wie es für einzelne Branchen aussieht, etwa den Automobilbau, vermag ich aus heutiger Sicht nicht zu beurteilen. Wenn man auf den Ingenieurbereich blickt: In Teilgebieten wie Hoch- und Tiefbau oder beim Wasserbau werden händeringend Fachleute gesucht. Ich glaube, dass es innerhalb des Bereichs Verschiebungen geben wird, aber keine Verluste insgesamt.

Das ist eher volkswirtschaftlich gedacht. Was bedeutet das für den einzelnen Ingenieur in der Region, der vielleicht in der Mitte des Lebens steht und Ausbildung und Expertise auf das Thema Automobilbau ausgerichtet hat?

Will: Ich glaube, dass er sich umorientieren muss, wenn er jetzt 38 oder 42 ist. Das hätte er auch ohne Corona machen müssen. Bei der E-Mobilität gibt es ganz andere Ausbildungssegmente als im Bereich Verbrennungsmotor. Ganze Bereiche werden nicht mehr gebraucht, und da sind wir bereits mitten in der Entwicklung. Was jetzt durch die Pandemie und durch PSA passiert, beschleunigt diesen Prozess noch, aber er hat bei uns schon längst begonnen.

Imhof: Es gibt übrigens auch Experten, die eine andere Sichtweise auf Stellantis haben als Dudenhöffer. Sie sehen eine Chance in der Fusion, weil sich Fiat und PSA gut ergänzen. Letztlich ist es ein Blick in die Glaskugel.

Will: Die werden aber sicher nicht drei Fahrzeuge gleichen Typs nebeneinander entwickeln. Sie werden eines entwickeln und dann die verschiedenen Aufkleber draufmachen. Ich glaube nicht, dass Opel das Unternehmen sein wird, das in dem Konzern die erste Geige spielt. Für das Aufkleben des Blitzes brauche ich kein Ingenieurstudium.

Worin könnte dann eine Zukunftsperspektive für Opel und seine Mitarbeiter liegen?

Will: Ich glaube, dass alle, die immer in ihrer Schiene weiterlaufen, am Ende die Verlierer sein werden. Nach meiner Auffassung müsste man da bei Opel und PSA auch mal in eine andere Richtung schauen. Wo

ist die Nische, wo ist der Korridor, der für Opel bleibt? Solche Nischen gibt es im großen Feld der Mobilität. Das muss nicht die klassische Produktion von Fahrzeugen sein. Erweiterte Angebote im Bereich Mobilität als Dienstleistung – Daimler in Baden-Württemberg, VW in Niedersachsen machen Schritte in diese Richtung. Hier sieht man bei Opel noch wenig Bewegung.

Wäre ein solches Umdenken weg von Bau und Verkauf von Autos denn auch im Interesse der Zulieferer in der Region?

Will: Dem Zulieferer kann es letztlich egal sein, ob er sein Produkt an ein Unternehmen liefert, das weiterhin Fahrzeuge für 25 000 Euro an Endkunden verkauft, oder ob das Fahrzeug Teil eines Mobilitätsangebots wird, das von den Menschen bedarfsgerecht abgerufen werden kann, aber nicht als Eigentum erworben wird.

Sind Sie von der Ankündigung von Mitsubishi überrascht worden, das Entwicklungszentrum in Geinsheim zu schließen?

Imhof: Dort gab es ja vor zwei Jahren noch eine Erweiterung. Von daher kam das schon überraschend. Es war eine Entscheidung, die in Japan getroffen wurde, wie das halt so ist in der globalisierten Welt.

Gibt es eine zukunftsträchtige Technologie, die besonders mit der Region verknüpft ist?

Imhof: Ja, das Thema Wasserstoffantrieb, das wir auch als Kreis Groß-Gerau pushen wollen. Professorin Birgit Scheppat von der Hochschule Rhein-Main in Rüsselsheim ist da eine der treibenden Kräfte in Deutschland. Auch Opel und Segula besitzen beim Wasserstoff hohe Kompetenz. Das ist

ein Feld, mit dem man sich profilieren kann. Ziel ist ein Kompetenzzentrum Wasserstoff in der Region. Die Infrastruktur ist da, der Wille ist da, Unternehmen und Institutionen beteiligen sich – was noch fehlt, ist eine Förderung von Bund oder Land.

ZU DEN PERSONEN

► Der Automotive Cluster Rhein-Main-Neckar wurde 2003 als Netzwerk von Zulieferern der Kfz-Industrie gegründet. Auch der Wissenstransfer von Hochschulen soll erleichtert werden.



Archivfoto: VfWolker Däemballa

► Thomas Will ist Schirmherr des Automotive Clusters. Der SPD-Politiker ist seit 2010 Landrat des Kreises Groß-Gerau.



Foto: Kreis Groß-Gerau

► Hans Peter Imhof ist einer von zwei Clustermanagern. Er arbeitet hauptamtlich im Fachbereich Wirtschaft und Energie der Kreisverwaltung Groß-Gerau. (db)