

„Die Zukunft der Automobilindustrie“ – Chef des MAHLE-Konzerns spricht am Gymnasium Friedrich II. Lorch

05.11.2014 - Dr. C. Hatscher



Im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Wirtschaft zu Gast bei Friedrich II.“ hielt Prof. Dr.-Ing. Heinz K. Junker, Vorsitzender der Konzern-Geschäftsführung der Mahle GmbH, einen Vortrag am Gymnasium Friedrich II. in Lorch.

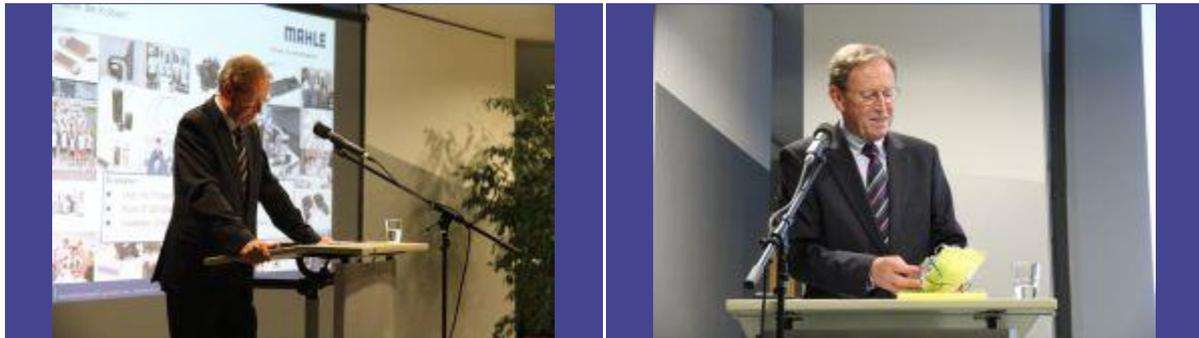
Auf Einladung von Oberstudiendirektor Thomas Dietrich und der zuständigen Abteilungsleiterin, Studiendirektorin Nadine Kußler, sprach Prof. Dr.-Ing. Heinz K. Junker über die Zukunft der Automobilindustrie in der globalisierten Welt. Eingangs stellte er kurz den MAHLE-Konzern vor. Ursprünglich verdiente dieser sein Geld mit Leichtmetallkolben, die man bei der Produktion von Autos benötigt. Inzwischen ist die Produktpalette aber erheblich ausgeweitet worden und MAHLE ist eine weltweit agierende Größe als Automobilzulieferer. Mit über 140 Produktionsstandorten auf fünf Kontinenten, insgesamt rund 65.000 Mitarbeitern und einem anvisierten Umsatz von rund 10 Milliarden Euro für das laufende Geschäftsjahr gehört MAHLE zu den „Global Players“. Ein Ziel des Konzerns beschrieb Junker so: „Was auch immer MAHLE produziert, die Firma soll dabei weltweit unter den ‚Top 3‘ sein.“



Mit diesem Anspruch ist automatisch ein Zwang zur Globalisierung verbunden. Die praktische Konsequenz zeigte der Firmenchef im Weiteren eindrucksvoll auf. Anhand einer Gegenüberstellung der jeweiligen Firmenstandorte von VW, Toyota und MAHLE in den Jahren 1994 und 2014 wird unmittelbar deutlich, wie stark die drei genannten Firmen heute weltweit präsent sind. Es sei nicht mehr möglich, nur von Wolfsburg, Stuttgart oder Toyota aus zu agieren. Um erfolgreich sein zu können, müsse man „in der Uhrzeit und in der Sprache“ des jeweiligen Landes vertreten sein. Automobilzulieferer seien deshalb inzwischen praktisch überall dort zu finden, „wo Autos produziert werden“, so Junker. Man hinterlasse seinen „Production Footprint“. Mittlerweile reiche selbst dieser alleine nicht mehr aus. Zusätzlich müsse auch weltweit geforscht und entwickelt werden. Deshalb habe MAHLE insgesamt zehn entsprechende Forschungs- und Entwicklungszentren in aller Welt. Zwei davon befinden sich in Stuttgart.

Mit Blick auf die globalen Trends und Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie muss man sich unter anderem auch mit dem unterschiedlichen Marktwachstum und Sättigungseffekten in den in den verschiedenen Weltregionen auseinandersetzen. Während auf 1000 Einwohner in Europa durchschnittlich schon 500 Autos kämen, in Nordamerika auf dieselbe Einwohnerzahl knapp 800 Fahrzeuge, sieht dieses Verhältnis in China und Indien noch deutlich anders aus: Auf 1000 Einwohner Chinas kämen lediglich 30 bis 40 Automobile, in Indien ständen derselben Einwohnerzahl sogar nur rund 15 Fahrzeuge gegenüber. Vor diesem Hintergrund wird klar,

dass die Märkte in China und Indien erheblich größere Wachstumschancen bieten als der heimische europäische.



Ein Aspekt, den die Automobilindustrie bei ihren Produkten auch berücksichtigen muss, sind die jeweils auf Staatenebene oder doch wenigstens in den verschiedenen Großregionen stark abweichenden Schadstoffemissionsgrenzen. Die gesetzlichen Vorschriften diesbezüglich sind beispielsweise in Europa relativ strikt, in anderen Regionen der Welt jedoch erheblich weiter gefasst. Ferner gibt es große Unterschiede in den jeweils bevorzugten Kraftstoffarten für die Autos, so der MAHLE-Chef. Dies alles führe dazu, dass in einer „globalisierten Welt die Produkte eben oftmals nicht sehr ähnlich, sondern im Gegenteil: sehr unterschiedlich sind.“

Abschließend kam Junker noch auf das Ziel der langfristigen Treibhausgasneutralität zu sprechen. Hier sieht er die Automobilindustrie in der Pflicht, betont aber auch die gewaltigen Herausforderungen, die sich in diesem Bereich stellen. Angesichts des weltweiten Phänomens der Urbanisierung wäre in den teilweise völlig überfüllten Städten der Einsatz von Elektrofahrzeugen sinnvoll. Nach wie vor problematisch seien bei dieser Technologie aber die sehr langen Ladezeiten und die nur geringe Reichweite pro Batterieladung. In der mittleren Zukunft werden wohl noch Hybridmodelle vorherrschen, bei denen einer oder mehrere Elektromotoren im Verbund mit einem Otto- bzw. Dieselmotor betrieben werden, so Junker. Eine deutliche Verbesserung der Batterietechnologie für Autos sei ein sehr wichtiges Forschungsthema für die langfristige Zukunft der Mobilität.

