

Im Umbruch

Auf der AutoDigital diskutieren Experten über die Zukunft der Mobilität, Probleme und den Geruch von Neuwagen



FOTO: FRANK THOMAS KOCH

Rund 130 Experten aus Wirtschaft, Forschung und Politik waren am Mittwoch zu Gast auf der vierten AutoDigital-Konferenz des WESER-KURIER im Parkhotel.

Ryanair schließt weitere Basis

Probleme wegen Boeing 737 Max

VON MICHAEL DONHAUSER

Nürnberg. Nach der Ankündigung zur Schließung seiner Basis am Flughafen Nürnberg wird der irische Billigflieger Ryanair auch seine Flugzeuge vom schwedischen Flughafen Stockholm Skavsta abziehen. Im Oktober hatte die Fluggesellschaft bereits die Schließung der Hamburger Basis angekündigt, im vergangenen Jahr die von Bremen. Ryanair veröffentlichte am Mittwoch eine Information an Investoren, in der die Schritte ausschließlich mit Lieferengpässen bei der neuen Boeing 737 Max begründet werden. Die Flugzeuge sind derzeit nach Abstürzen in Äthiopien und Indonesien mit insgesamt 346 Toten mit einem weltweiten Flugverbot belegt.

Ryanair hatte nach eigenen Angaben für Sommer nächsten Jahres 20 Maschinen bestellt und erhalte nur zehn. Demnach habe man die erwartete Passagierzahl von 157 Millionen auf 156 Millionen Fluggäste zurücknehmen müssen. „Dieser Engpass bei der Lieferung von Max-Flugzeugen wird die Schließung zweier weiterer Basen im Sommer 2020 nötig machen – Nürnberg und Stockholm Skavsta“, heißt es in der Mitteilung. An weiteren Standorten werde es zu kleineren Kapazitätseinschränkungen kommen.

Allein in Nürnberg sollen 120 Crewmitglieder betroffen sein. Über ihre Zukunft machte Ryanair keine Angaben. Nach Medienberichten sollen einzelne Crewmitglieder Angebote für Ausweich-Arbeitsplätze in Marokko bekommen haben. Eine Ryanair-Sprecherin war am Mittwoch nicht zu erreichen.

„Wir bedauern diese weiteren Basis-Schließungen und kleineren Kapazitätseinschnitte an anderen Basen, die ausschließlich auf weitere Lieferverzögerungen unserer Boeing-Max-Flugzeuge zurückzuführen sind“, sagte der Vorstandschef von Ryanair DAC, Eddie Wilson. Ryanair wolle mit Boeing, seinem Personal, den Gewerkschaften und den Flughäfen zusammenarbeiten, um die Auswirkungen möglichst gering zu halten.

Der Flughafenverband ADV hält die erhöhte Luftverkehrssteuer in Deutschland für den wahren Hintergrund der Entscheidung gegen die Ryanair-Basen in Hamburg und Nürnberg. Derzeit liege die Umsatzrentabilität einer Airline bei zwei bis drei Prozent für eine europäische Strecke. „Da der Zuschlag von 5,53 Euro im Europaverkehr nur in geringem Umfang durch Preissteigerungen weitergegeben werden kann, war damit zu rechnen, dass viele Direktverbindungen ab Deutschland für die Airlines unwirtschaftlich werden“, sagte ADV-Hauptgeschäftsführer Ralph Beisel.

Ryanair gehört zu den größten Fluggesellschaften Europas mit nach eigenen Angaben mehr als 2400 Flügen täglich zu 200 Zielen in 40 Ländern. Die Airline verfügt derzeit über eine Flotte von 475 Maschinen. Weitere 210 Flugzeuge seien bestellt.

NEUER GROSSAUFTRAG

US-Fluglinie bestellt bei Airbus

Chicago. Die US-Fluggesellschaft United Airlines hat 50 neue Langstreckenjets vom Typ A321XLR beim europäischen Hersteller Airbus bestellt. United will mit den Maschinen ab 2024 nach und nach seine bestehende Boeing-757-Flotte erneuern, wie das Unternehmen in Chicago mitteilte. Airbus hatte zuvor schon eine Bestellung über 50 A321XLR von American Airlines aus dem Heimatland des Erzrivalen Boeing erhalten. Boeing ist durch seinen nach zwei Abstürzen mit Startverboten belegten Besteller 737 Max im Wettstreit mit Airbus stark zurückgeworfen. **DPA**

MCDONALDS UND CO.

Gewerkschaft fordert zwölf Euro Mindestlohn

Berlin. Die Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten (NGG) fordert für die rund 120.000 Beschäftigten in Fast-Food-Restaurants einen Stundenlohn von mindestens zwölf Euro. Dieser soll für die unterste Tarifgruppe in der Systemgastronomie gelten, sagte ein Sprecher der NGG am Mittwoch in Berlin. Die Gehälter der weiteren Gruppen – insgesamt sind es zwölf – sollen entsprechend angepasst werden. Mit diesen Forderungen ging die Gewerkschaft am Mittwoch in die erste Verhandlungsrunde mit den Systemgastronomen, zu denen etwa McDonalds und Burger King gehören. Derzeit verdienen Beschäftigte der untersten Gruppe laut dem Sprecher 9,25 Euro. **DPA**

VON STEFAN LAKEBAND

Bremen. Autofahren spricht die Sinne an. Die Augen schauen auf die Straße, die Ohren hören auf den Verkehr, die Nase nimmt den Geruch im Innenraum wahr. Der ist, so könnte man aus den Worten von Mercedes-Vorstand Jörg Burzer schließen, ein heikles Thema – je nachdem, auf welchem Teil der Erde man sich befindet. Warum, das erklärte er am Mittwoch auf der vierten AutoDigital-Konferenz des WESER-KURIER.

Deutsche lieben den Geruch eines Neuwagens, sagt Burzer. In China sei das anders. „Egal ob BMW, Audi oder Mercedes: Chinesische Kunden mögen diesen Geruch nicht und kritisieren das.“ Sein Unternehmen habe es sich deswegen zur Aufgabe gesetzt, neue Fahrzeuge in der Bundesrepublik mit diesem Geruch auszuliefern, in Asien aber nicht. Burzers Beispiel, es lässt keinen Zweifel: Der Automobilbau ist komplex, und – das wird auf der AutoDigital auch deutlich – die Geruchswünsche von Kunden sind da eher ein kleines Problem für die Hersteller.

„Die Zeit ist eine schwierige“, sagt Bremens Bürgermeister Andreas Bovenschulte (SPD) in seinem Grußwort an die rund 130 Gäste. Das spürten nicht nur die Hersteller und Zulieferer, sondern auch deren Mitarbeiter. Die Hansestadt sei da keine Ausnahme. So hatte Bosch erst kürzlich angekündigt, seine Produktion aus Huchting nach Ungarn zu verlagern, Thyssen-Krupp Engineering gab bekannt, 300 Stellen in Bremen abzubauen, und auch im Daimler-Konzern werden Jobs gestrichen, 10.000 insgesamt – die Auswirkungen auf das Werk in Sebaldsbrück sind noch unklar. Strengere CO2-Vorgaben der Politik, hohe Kosten durch den Dieselskandal, Milliardeninvestitionen in Zukunftstechnologien, die Digitalisierung – es ist ein schwieriges Feld, in dem sich die Produzenten bewegen. Dennoch ist Bovenschulte optimistisch: „Ich bin überzeugt, dass die deutschen Anbieter die Zeichen der Zeit erkannt haben“ – wenn vielleicht auch etwas spät.

Wie Mercedes auf diese Herausforderungen reagiert, macht Burzer im Anschluss deutlich. Der Konzern, so sagt der Vorstand, befindet sich in einer Transformation und habe sich gleichzeitig hohe Ziele gesteckt: Bis 2030 soll

jeder zweite Mercedes elektrisch angetrieben werden – also entweder als reines E-Auto fahren oder als Hybrid; bis 2022 will der Konzern in Europa CO2-neutral produzieren. Eine der jüngsten Antworten auf die Fragen der Zukunft kommt aus Bremen: Hier wird seit einigen Monaten der EQC gebaut – das erste Elektroauto von Mercedes. „Einen der besten Anläufe, den wir in den letzten zwölf Monaten hatten“, nennt Burzer den Beginn der Produktion. Der EQC wird auf derselben Montagelinie gefertigt wie die anderen Autos im Bremer Werk. Der Grund: Flexibilität. „Wir wissen nicht genau, wie sich der Markt entwickelt“, sagt der Vorstand. Je nach Nachfrage könne

„In unserem Bereich gibt es eine Arbeitslosenquote von 0,0 Prozent.“

Christof Büskens, Uni Bremen

man so schnell reagieren, Autos mit den verschiedensten Antriebsarten und unterschiedlichste Modelle bauen.

Diese Flexibilität, die in Bremen bereits praktiziert werde, gibt die Marschrichtung für die Zukunft vor – und für die Factory 56. Sie ist laut Burzer „die Blaupause für die Fabrik der Zukunft“. Der erste Ableger soll in Sindelfingen entstehen. Hier könnten Mitarbeiter unter anderem schneller ihren Arbeitsplatz wechseln, die Positionen seien ergonomisch angepasst. Viele Aspekte aus dem Bremer Werk seien hier eingeflossen.

Der Wandel der Automobilindustrie betrifft aber nicht nur die Hersteller, sondern mindestens genauso sehr die Zulieferer. Einer von ihnen ist Hella mit Hauptsitz in Lippstadt und Ableger in Bremen. Die Zukunft des Konzerns sei mit der der Autobauer verwoben, macht Lennart Hammerström deutlich, Leiter für Operations Engineering bei Hella. „Die Entwicklungszyklen werden kürzer“, sagt er. Zwar gebe es bei den meisten Herstellern einen Modellwechsel nach sieben Jahren, eine Auffrischung häufig aber schon nach 3,5 Jahren. Daher müssten Zulieferer schnell entwickeln

können, um dafür neue Produkte anzubieten. „Wir müssen jetzt die strategischen Entscheidungen treffen, die zu unseren Kunden passen“, sagt Hammerström. Dazu gehöre auch, Dinge zu entwickeln, die die Kunden nicht anforderten – aber durchaus gebrauchen könnten. Ein Beispiel sei der Shake-Sensor, der in der Bremer Niederlassung zusammen mit der Uni entwickelt wurde. „Er kann Vibrationen am Fahrzeug erkennen“, sagt Hammerström. Wenn auf dem Parkplatz etwa ein Einkaufswagen gegen die Karosserie rolle, dann speichere das der Bordcomputer. „Das kann für Autoverleiher und Carsharing-Unternehmen interessant sein.“

Neben der Marktentwicklung stehen Unternehmen wie Hella aber auch noch vor anderen Problemen: dem Mangel an Fachkräften. Beschäftigte würden zwar weiterqualifiziert, neue Mitarbeiter zu finden, werde aber immer schwieriger. Das Problem kennt auch Christof Büskens, der als Professor an der Uni Bremen autonomes Fahren erforscht. „In unserem Bereich gibt es eine Arbeitslosenquote von 0,0 Prozent“, sagt er. Dass die Zahl der Ingenieure und Softwareentwickler für den Automobilbau zu gering sei, sieht er nicht als Folge von zu wenig Ausbildungsangeboten. Im Gegenteil: Es gebe einfach nicht genug junge Menschen, die sich dafür interessierten. „Die Begeisterung für Mint-Fächer hat nachgelassen“, sagt der Wissenschaftler. In Kindergärten, Schulen und Familien müsse wieder mehr Wert darauf gelegt werden, dass Kinder sich für Natur- und Ingenieurwissenschaften interessieren.

Auch angesichts der schwierigen Zeiten würden Büskens und Hammerström jungen Leuten nicht davon abraten, sich einen Job in der Automobilbranche zu suchen – kleineren und größeren Krisen zum Trotz. „Je nachdem, wofür man sich interessiert, ist man dort gut aufgehoben“, sagt Hammerström. Für Büskens ist die Vielseitigkeit ein wichtiges Argument. Es würden nicht nur Ingenieure gesucht, sondern ebenso etwa Informatiker und Softwarespezialisten – und wohl auch der ein oder andere Geruchsexperte.

Sehen Sie weitere Eindrücke von der Konferenz im Video. www.weser-kurier.de/516



Seit Mai wird der EQC im Bremer Mercedes-Werk gebaut.



Auch Zulieferer stehen vor großen Umbrüchen, sagt Lennart Hammerström von Hella.

Zwei Keynotes und eine Diskussionsrunde über die Transformation in der Autoindustrie gab es für die Gäste der AutoDigital.



Aus dem Bremer Werk sei viel in die neue „Fabrik der Zukunft“ eingeflossen, sagt Mercedes-Vorstand Jörg Burzer (Mitte). Hier mit David Koopmann (links), Vorstand Bremer Tageszeitungen AG, und Bremens Bürgermeister Andreas Bovenschulte.



Austausch gab es auch abseits des Programms auf der Bühne.