

Hoher Druck auf Zulieferer

Autoindustrie: Mittelständische Lieferanten sind in Ostwestfalen eine starke Wirtschaftskraft. Die Branche steht aber vor großen Herausforderungen



Hoher Besuch: Spaniens König Felipe besuchte Ende 2014 Gestamp Umformtechnik in Bielefeld und ließ sich im Werk auf den neuesten technischen Stand bringen. FOTO: RUDOLF

Von **Andrea Frühauf**

■ **Bielefeld.** Die mittelständischen Zulieferer der Autoindustrie haben eine große Bedeutung – ihre Wirtschaftskraft in Ostwestfalen wird vielfach unterschätzt. Die Branche steht allerdings vor enormen Herausforderungen. Der Druck auf kleinere Unternehmen wächst.

Nach Angaben der IHK in Bielefeld erzielten allein die Fahrzeugbauer in Ostwestfalen 2015 mit rund 10.000 Beschäftigten einen Umsatz von 2,4 Milliarden Euro. Weitere Zulieferer kommen aus anderen Branchen, etwa aus Metall-, Elektro-, Gummi- und Kunststoffindustrie sowie dem Maschinenbau. Mit den angrenzenden Branchen schätzt die IHK den Gesamtumsatz der Autozulieferer auf knapp 5 Milliarden Euro und mindestens 20.000 Beschäftigte. Damit stünden die Autozulieferer auf Platz drei der Industriebranchen, sagt IHK-Sprecher Jörg Deibert.

Insgesamt sind es rund 400 ostwestfälische Unternehmen, die die Autoindustrie direkt oder auch indirekt beliefern.

Große Autohersteller wie Volkswagen setzen die Zulieferer allerdings mächtig unter Druck. „Darüber spricht nur keiner der Mittelständler“, sagt Arne Potthoff, IHK-Referats-

leiter für Energie, Industrie und Wirtschaft. „Alle sind verängstigt.“ Aus der Sorge, Großkonzerne als Auftraggeber womöglich zu verärgern und damit zu verlieren, hielten sie sich bedeckt. Wenn Volkswagen in Folge des Abgasskandals nun einen verschärften Sparkurs fährt und effizienter werden will, bekommen dies auch Zulieferer des Autobauers zu spüren. Allein drei Milliarden Euro sollen laut *Handelsblatt* bei den Zulieferern eingespart werden.

Der wachsende Preisdruck werde bei betroffenen Unternehmen allerdings tabuisiert. Jeder versuche, selbst klarzukommen, berichten Branchenkenner. Bei Verhandlungsgesprächen bestellten Autohersteller demnach jeden Lieferanten einzeln ein, um Konkurrenten gegeneinander auszuspielen. Das

erhöht den Wettbewerbsdruck. „Viele Unternehmen haben sich wegen des Wettbewerbsdrucks in der Branche breiter aufgestellt“, sagt Potthoff. Auch um von Konjunkturerinbrüchen der Autoindustrie unabhängiger zu sein. So fertigt die Möllergroup nicht nur Kunststoffteile für die Autoindustrie, sondern auch Abdecksysteme (Möllerbalg) für Werkzeugmaschinenbauer. Die zur Gruppe gehörenden Möller-Werke wollen mit der Produktion von Formteilen aus Kunststoff auch in die Medizintechnik vordringen. Kleinere Mittelständler seien sehr innovativ, betont Potthoff. Dr. Freist Automotive (DFA), ein Akustik-Spezialist, der 2010 in Bielefeld an den Standort des einstigen Familienunternehmens zurückkehrte und den insolventen Zulieferer Aksys übernahm, versteht sich als Inno-

vationsschmiede und arbeitet eng mit den Entwicklern seiner Auftraggeber (Hauptkunde ist der VW-Konzern) zusammen. Zu den Produkten gehören Stirnwandisolationen für den Golf in Europa, die den Motorlärm im Innenraum dämpfen. Schon jetzt gebe es gemeinsame Gespräche mit VW über die Entwicklung des Nachfolgemodells, das erst in einigen Jahren auf den Markt komme, sagt der Geschäftsführer und Physiker Ralf Dopheide. „Bessere Funktionen, weniger Kosten, weniger Gewicht“, beschreibt er die Forderungen der Autohersteller. Seine Antwort darauf: „Wir wollen weltweit die besten Stirnwandisolationen fertigen.“ Produktqualität und Innovationen stünden im Vordergrund. Der Umsatz soll in den nächsten Jahren von 30 auf 40 Millionen Euro steigen. Die Mitarbeiterzahl (gut

200) habe sich bereits verdreifacht.

Der Autoexperte Stefan Bratzel sieht gerade mittelständische Zulieferer vor großen Herausforderungen. Sie seien einem wachsenden Internationalisierungs-, Kosten- und Preisdruck sowie steigender Losgrößen (dank Baukastensystemen für verschiedene Fahrzeuge) ausgesetzt und müssten mit dem Technologiewandel (Elektro-, selbstfahrende Autos) Schritt halten. Sie bräuchten Kapital, Personal und Know-how. Weltweite Auftragsvergaben und Kostentransparenz erhöhten den Konkurrenzkampf.

Innovative Mittelständler wie DFA, die in der Entwicklung eng mit ihren Kunden zusammenarbeiten, haben laut Bratzel bessere Chancen. „Unternehmen, die in die (Teile-)Entwicklung eingebunden waren („Entwicklungsspezialisten“) und darüber hinaus auch über ein Alleinstellungsmerkmal verfügten („Entwicklungsspezialisten“), hätten einen deutlich geringeren Kostendruck gehabt, konstatiert Bratzel nach Befragungen und Fallstudien („Automobilzulieferer in Bewegung“). Und dies resultiere „vor allem aus der besseren Verhandlungsposition bei den Kunden, die meist aus dem Premiumsegment stammen“.

Auftragnehmer kommen aus verschiedenen Branchen

◆ Es gibt in der Region neben namhaften Zulieferern wie Gestamp (Bielefeld), Benteler (Paderborn), ZF (Dümmer), Böllhoff (Bielefeld), Möllergroup (Bielefeld) oder Arntz Optibelt (Höxter) auch weniger bekannte Mittelständler – darunter Alutec Belte (Delbrück) und Alhorn

(Lübbecke), der mit seinen Kunststoffkomponenten für Sitzbezüge als Marktführer gilt. Und wer weiß schon, dass die zur Heinze-Gruppe (Herford) gehörende HeRo Galvanotechnik GmbH in Bad Salzuflen auf einer der größten Galvanisieranlagen Europas Kunststoffteile veredelt und damit den

Mercedes-Stern wie Chrom glänzen lässt?

◆ Selbst der Bielefelder Textilhersteller Delius (Airbag-Komponenten, Skisäcke) sowie Peter Lacke (Hiddenhausen), der zur Chemiebranche zählt und spezielle Lacke für Kunststoffteile produziert, fertigt für die Autoindustrie.