

IG-Metall-Chef Hofmann lobt ZF-Strategie

Jörg Hofmann, Chef der Gewerkschaft IG-Metall, sieht das ZF-Werk in Saarbrücken bei der Hybrid-Antriebs-Technik auf dem richtigen Weg.

VON NINA DROKUR

SAARBRÜCKEN In einer Werkshalle der ZF in Saarbrücken steht ein Mitarbeiter an einer Montagestelle. Mithilfe eines Greifarms, der ein wenig an die Latzugmaschine im Fitnessstudio erinnert, greift er einen Rotor aus einer blauen Kiste. Die Hände überm Kopf führt er den Arm mit der Last ein paar Meter nach rechts, wo ein Getriebegehäuse bereit steht. Dort setzt er es Hand in Hand mit der Maschine ein. Scant das verbaute Teil noch kurz, dann geht er zurück zur blauen Kiste.

„Hybrid ist mindestens eine Brückentechnologie.“

Anke Rehlinger
Wirtschaftsministerin

Führungen durch das weltweit größte Werk des Automobilzulieferers ZF in Saarbrücken gibt es nicht häufig. Für Wirtschaftsministerin Anke Rehlinger und den ersten Vorsitzenden der IG Metall, Jörg Hofmann, öffnen sich die Werkstore jedoch. Besucher müssen sich an die blau markierten Wege halten. Auf den unmarkierten Betonstraßen wuseln Mitarbeiter auf Stapelfahrern und Lastenfuhrern von A nach B. Einige der gelben Fahrzeuge, die die 600 Teile, aus denen sich ein einzelnes Getriebe zusammensetzt, durch die Werkshallen zu den

Montagestellen bringen, sind nicht besetzt. Wie von Geisterhand bewegen sie sich. Die Digitalisierung ist hier bereits gut zu beobachten.

Während Gewerkschaft und Arbeitgeber sich sonst eher streitlustig gegenüberstehen, herrscht heute in Saarbrücken Einigkeit. Denn will Europa das Ziel der EU-Klimapolitik, die CO₂-Emissionen bis 2030 um 40 Prozent zu reduzieren, einhalten, „muss jedes zweite neu zugelassene Fahrzeug in Deutschland elektrisch oder ein Hybrid sein“, sagt Hofmann und spielt damit dem Zulieferer zu. ZF setzt nämlich auf den Hybridantrieb: die Mischung aus Elektro- und Verbrennungsantrieb. Vorteil für den Zulieferer aus Friedrichshafen: Hybrid- und Verbrennungstrieb sind im Grundaufbau fast identisch. Statt eines Wandlers und der Ölzufuhr, setzen die Mitarbeiter jetzt lediglich Elektronik in das Gehäuse ein. Die Elektro-Komponenten kommen ebenfalls aus dem eigenen Hause, nämlich aus dem Werk in Schweinfurt, erläutert der Leiter des Standorts Saarbrücken, Hermann Becker.

Wie Becker ausführt, werden hier zurzeit Hybridgetriebe der sogenannten dritten Generation gefertigt. Die nächste, vierte, Generation ist aber bereits entwickelt. Sie wird ab 2022 in Autos der Marke BMW verbaut. Denn der bayerische Automobilhersteller schloss mit ZF, wie bereits berichtet, einen Vertrag über ein zweistelliges Milliardenvolumen ab. Damit sei der Standort etwa bis



Hermann Becker, Leiter des ZF-Standorts Saarbrücken (links) führt zusammen mit Abteilungsleiter Markus Krisam (mit Mikro) Wirtschaftsministerin Anke Rehlinger und IG-Metall-Chef Jörg Hoffmann (2.v.r.) durch das Werk. FOTO:BECKER&BREDEL

2030 ausgelastet, sagt Becker.

Dass das Unternehmen sich dem Transformationsprozess stellt und sich mit der Hybridlösung technologieoffen zeigt, also nicht nur auf reine Elektromotoren setzt, begrüßt auch Wirtschaftsministerin Rehlinger. „Hybrid ist mindestens eine Brückentechnologie“, sagt sie. Am Ende werden viele verschiedene Technologien am Markt sein. Man müsse es als Prozess betrachten. Sie

sichert ihre Unterstützung zu.

Aktuell macht VW-Chef Herbert Diess allerdings Schlagzeilen, weil er die Politik auffordert, auf den reinen Elektroantrieb zu setzen. Für Stephan von Schuckmann, Divisionsleiter der ZF Pkw-Antriebsstechnik, ist klar, dass sich die Märkte hin zum Elektroantrieb entwickeln werden. Noch, so sagt er, gebe es aber zu große Probleme. Unter anderem sei das Netz für Ladestationen nicht

weit genug ausgebaut. Deshalb werde ZF wie bereits angekündigt rund drei Millionen Euro in die Weiterentwicklung der Hybrid-Technologie investieren. Und sollte die von VW gewünschte schnellere Wende kommen? „Die Kundenresonanz bestätigt, dass wir auf dem richtigen Pfad sind“, sagt von Schuckmann. „Ich bin zuversichtlich, in absehbarer Zeit den nächsten Großauftrag verkünden zu können.“

Opel bei Milliarden-Projekt für Europas Batteriefertigung dabei

PARIS (dpa) Opel wird bei einem deutsch-französischen Konsortium für die milliardenschwere Batteriefertigung in Europa beteiligt sein. Das kündigten Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) und sein französischer Kollege Bruno Le Maire gestern in Paris an. Weitere Partner seien die Opel-Muttergesellschaft PSA und der französische Batteriehersteller Saft.

„Wir wollen eine europäische Batterietechnologie“, sagte Altmaier. Er sieht dabei auch die Chance auf weitere Arbeitsplätze in Deutschland. Zum möglichen Anlauf für die Produktion sagte er: „Meine Hoffnung ist, dass es 2022 soweit ist.“

Ziel sei es, die besten Batterien weltweit herzustellen. Dafür werde die beste verfügbare Technik eingesetzt. 25 bis 30 Prozent des globalen Bedarfs an Elektrobatterien solle in Europa hergestellt werden. „Wir wollen auch exportieren“, sagte Altmaier.

Die EU-Kommission habe erlaubt, dass die Fertigung mit bis zu 1,2 Milliarden Euro öffentlichen Geldern gefördert werden könnte, sagte Le Maire. Die nötigen Investitionen würden sich insgesamt auf fünf bis sechs Milliarden Euro belaufen, der Löwenanteil müsse von Unternehmen gestemmt werden.

Es solle in Frankreich eine Pilot-

anlage geben sowie zwei Fabriken – eine in Frankreich, eine in Deutschland, mit jeweils rund 1500 Beschäftigten. „Es geht auch um Re-



Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier
FOTO: CHRISTOPHE ENA/AP/DPA

cycling – damit unterscheiden wir uns vom Rest der Welt“, resümierte Le Maire. „Es ist ein Projekt, das es in dieser Form (...) noch nicht gegeben hat“, sagte Altmaier mit Blick auf die

Batteriezellproduktion.

Die Kommission erwartet bis Juni Förderanträge für ein europäisches Batterieprojekt und will bis Ende



Frankreichs Wirtschafts- und Finanzminister Bruno Le Maire
FOTO: CHRISTOPHE ENA/AP/DPA

Oktober eine Entscheidung treffen. EU-Kommissionsvize Maros Sefcovic hatte 2017 eine Batterie-Allianz auf den Weg gebracht. Ziel ist, rechtzeitig zu dem erwarteten Boom von

Elektroautos in Europa Batteriefabriken aufzubauen. Bisher werden nach offiziellen Angaben rund 84 Prozent der Batterien weltweit in Asien produziert und nur drei Prozent in Europa.

Der Peugeot-Hersteller PSA hatte Opel vor knapp zwei Jahren übernommen und saniert den deutschen Traditionshersteller mit eiserner Hand. Altmaier sagte mit Blick auf die erwartete Fertigung in Deutschland, der genaue Standort müsse noch geklärt werden. Es sei bisher geplant, die Produktion an einem der bisherigen Standorte einzurichten. Details nannte er nicht. Nach Einschätzung von Branchenkreisen

könnte das Opel-Komponentenwerk in Kaiserslautern als Standort für die Batteriefertigung in Betracht kommen.

Auf die Frage, ob Opel voll als nationaler deutscher Hersteller gewertet werde, antwortete der Berliner Ressortchef: „Ja natürlich – Opel gehört seit über 100 Jahren zu den deutschen Herstellern.“

Altmaier sagte weiter, es werde voraussichtlich zwei Konsortien geben. Es gebe eine Liste mit rund 35 Interessenten, Namen nannte er nicht. Deutschland werde eine Milliarde Euro Förderung zur Verfügung stellen, über die Aufteilung der Gelder sei noch nicht entschieden.

FMC bleibt weiter im Minus

BAD HOMBURG (dpa) Der Dialysespezialist Fresenius Medical Care (FMC), der auch ein Werk im Saarland betreibt, ist überraschend stark in das Jahr gestartet, kämpft jedoch weiter um seine Gewinne.

Zum Jahresstart konnte das Unternehmen seinen Umsatz auch dank Wachstums im wichtigen US-Geschäft um vier Prozent auf 4,13 Milliarden Euro steigern. Auch das operative Ergebnis (Ebit) stieg um acht Prozent auf 537 Millionen Euro, wobei währungsbereinigt noch ein Plus von drei Prozent hängen blieb.

Trotzdem bleibt das Gesamtergebnis negativ: Unter dem Strich musste die Tochter des Gesundheitskonzerns Fresenius einen Gewinnrückgang verkraften: Das Ergebnis verringerte sich um drei Prozent auf 271 Millionen Euro, währungsbereinigt betrug das Minus sogar sechs Prozent.

Produktion dieser Seite:

Joachim Wollschläger
Nina Drokur
Politik/Nachrichten/Wirtschaft
Telefon: (06 81) 5 02 22 12
Fax: (06 81) 5 02 22 99
E-Mail: politik@sz-sb.de
wirtschaft@sz-sb.de

Team Politik/Nachrichten/Wirtschaft:
Ulrich Brenner (i.ü. Leiter), Volker Meyer zu Tittingdorf (mzt, stellv. Leiter), Fatima Abbas (faa), Gerrit Dauelsberg (gda), Manuel Götz (go), Iris Neu-Michalik (ime), Frauke Scholl (kes), Thomas Sponticcia (ts), Joachim Wollschläger (jwo)

EU steigert Importe von Flüssiggas aus den USA

BRÜSSEL (dpa) Der amerikanische Druck wirkt: Nach einem Deal mit US-Präsident Donald Trump im Handelsstreit hat die Europäische Union ihren Import an US-Flüssiggas seit Juli um 272 Prozent gesteigert. Die Zahl nannte die EU-Kommission bei einer Konferenz, die dem Flüssiggasgeschäft noch mehr Schub geben soll. Umweltschützer protestieren, weil das US-Gas mit der umstrittenen Fracking-Methode gewonnen wird. Auch die deutschen Gaskunden hätten nichts davon, denn das US-Gas sei vergleichsweise teuer, sagen Experten. Zusätzlich gilt die Fracking-Methode als höchst umweltschädigend.

Auf dem vorläufigen Höhepunkt des Handelsstreits mit gegenseitigen Strafzöllen war EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker im Juli 2018 zu Trump gereist und hatte eine Art Waffenstillstand ausgehandelt. Unter anderem sagte Juncker zu, dass die EU mehr US-Flüssiggas abnimmt, in der Fachsprache LNG genannt. Vorher hatte Trump massive Kritik an der neuen Pipeline Nord Stream 2 von Russland nach Deutschland geübt, die Ende 2019 fertig werden und noch mehr russisches Gas in die EU bringen soll.

Diese Kritik wiederholte US-Ener-

gie Minister Rick Perry bei der Brüsseler Konferenz. Nord Stream 2 mache Europa noch abhängiger von russischem Gas und erlaube Moskau, Druck auf europäische Staaten auszuüben. Perry äußerte sich aber vergleichsweise zurückhaltend und lobte die Entscheidung der Bundesregierung, mehr Flüssiggas aus den USA zu importieren.

Insgesamt kamen innerhalb der vergangenen neun Monate 10,4 Milliarden Kubikmeter Flüssiggas aus den USA nach Europa. Gemessen am gesamten EU-Gasverbrauch von rund 480 Milliarden Kubikmetern pro Jahr ist das allerdings noch wenig.



In großen Tanks wird das Flüssiggas auf Schiffen in die Europäische Union transportiert. FOTO: GEORG WENDT/DPA

Stromnetz bleibt in kritischen Situationen stabil

BONN (dpa) Zur Stabilisierung des deutschen Stromnetzes muss auch im kommenden Winter voraussichtlich keine Leistung aus Kraftwerken im Ausland beschafft werden. Das hat die Bundesnetzagentur gestern mitgeteilt. Die Kapazität der inländischen Reservekraftwerke reiche aus, „um das deutsche Stromnetz in kritischen Situationen stabil zu halten“, sagte der Präsident der Netzagentur, Jochen Homann. Zuletzt mussten die Übertragungsnetzbetreiber im Winter 2017/18 zur Netzstabilisierung Strom aus ausländischen Kraftwerken beschaffen.

Die Netzreservekraftwerke werden nur an wenigen Tagen im Jahr eingesetzt, verursachen aber hohe Kosten, die über die Netzentgelte auf den Stromrechnungen landen. Im vergangenen Winter liefen sie an 25 Tagen. Sie springen ein, wenn etwa im Winter besonders viel Windstrom aus dem Norden zu den Verbrauchern im Süden transportiert werden muss und die Netze dafür teilweise nicht ausreichen.

In den kommenden Jahren werde der Bedarf an der sogenannten Netzreserve auch wegen der Abschaltung der letzten Kernkraftwerke Ende 2022 wieder steigen. Dies zeige, wie wichtig der zügige Netzausbau sei, betonte Homann.

Wirtschaftsexperten gegen Rückkehr zum Meisterzwang

STUTTGART (dpa) Der Wirtschaftsweisen Lars Feld und der Präsident des Ifo-Instituts, Clemens Fuest, haben sich gegen eine Rückkehr zum Meisterzwang ausgesprochen. Die Pläne der schwarz-roten Koalition, in etlichen Handwerksberufen zur Meisterpflicht zurückzukehren, seien rückwärtsgerichtet. Die Kunden sollten selbst darüber entscheiden können, ob sie einen Handwerker mit oder ohne Meisterprüfung beschäftigen wollten.

„Dieselgate“ bremst VW mit Milliardenkosten

WOLFSBURG (dpa) Ein schwacher Markt in China und Milliardenkosten für Rechtsstreitigkeiten rund um die manipulierten Dieselmotoren – Volkswagen hat zum Jahresauftakt spürbar an Gewinn eingebüßt. Unter dem Strich verdiente der Konzern im ersten Quartal 3,05 Milliarden Euro, nach rund 3,3 Milliarden Euro vor einem Jahr. Das teilte VW gestern mit.

Vor Zinsen und Steuern gab das Ergebnis um gut acht Prozent auf rund 3,9 Milliarden Euro nach. Sondereinflüsse aus Rechtsrisiken von

Wirtschaftsexperten gegen Rückkehr zum Meisterzwang

Handwerksordnung positive Effekte am Arbeitsmarkt gehabt, sagte der Freiburger Professor. Nach Fuests Auffassung ist die Rückkehr zum Meisterzwang nicht der richtige Weg. „Er beschränkt den Wettbewerb und verteuert die Leistungen der betroffenen Branchen.“ Die Kunden sollten selbst darüber entscheiden können, ob sie einen Handwerker mit oder ohne Meisterprüfung beschäftigen wollten.

„Dieselgate“ bremst VW mit Milliardenkosten

einer Milliarde Euro wirkt sich aus – dabei machte sich erneut der Abgas-Skandal bemerkbar. Damit ist die Abgasrechnung für den Konzern erneut gestiegen, die Bewältigung von „Dieselgate“ kostete den Konzern schon 30 Milliarden Euro. Die Folgen des Dieselskandals werden Volkswagen auch weiter belasten: Allein in Deutschland sind über 60 000 Verfahren unzufriedener Dieseldkunden anhängig. Dazu kommen milliardenschwere Klagen von Aktionären, die sich zu spät über die Affäre informiert fühlen.