

Ritt auf der Kanonenkugel?

Heimische Mittelständler profitieren vom Boom bei Audi – und müssen sich strategisch auch mit anderen Szenarien befassen

Von Bernd Heimerl

Ingoistadt (DK) Sie sind mit Audi und anderen Automobilherstellern gewachsen und stehen (auch) dank der Stärke der vier Ringe glänzend da. Einige heimische Mittelständler haben voll auf den Automotivsektor gesetzt und sich und ihre Belegschaften so in Abhängigkeit gebracht. Geht das immer gut?

Wenn der Ingenieur Michael Neisen durch den Neubau seines Unternehmens im Gaimersheimer Industriegebiet geht, weiß er bei jedem Schritt, wem er den Aufschwung des Betriebs zu verdanken hat. 70 Prozent seiner Aufträge entstehen mittlerweile im Umfeld von Audi – ob in Ingoistadt oder Neckarsulm. Auch Mercedes spielt eine große Rolle beim Ingenieurdienstleister ASAP, aber der VW-Konzern und vor allem Audi machen das Kerngeschäft der bundesweit 620 Mitarbeiter aus, 250 davon in Gaimersheim. Auch die Gemeinde profitiert von einem so potenten Unternehmen, die Angestellten geben ihr Geld im heimischen Einzelhandel und der Gastronomie aus: Eine Win-win-Situation, ohne Zweifel.

Michael Neisen kann seinen Leuten nicht garantieren, dass das immer und ewig so bleiben wird. Aber er wird alles dafür tun, dass sein „Laden“ auch noch im nächsten Jahrzehnt und darüber hinaus beim großen Thema Mobilität mit am Tisch sitzt. „Zurzeit sind wir 100 Prozent auf Automotiv“, gibt der ASAP-Chef zu und betont die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Audi. Das sei eine tragfähige Sache mit Perspektiven, sagt er. Aber: Es muss für den Fall der Fälle auch einen Plan B geben. „Eine Drei- bis Fünfjahresstrategie ist immer da“, sagt Neisen und meint damit, dass er sich auch Entwicklungen seines Unternehmens in anderen Sparten vorstellen kann. Luftfahrt und Schiene seien Optionen, denn eines steht für den Unternehmer fest: „Mobilität wird es immer geben.“

Was den Autofachmann indes nahezu sicher macht, auch noch in einigen Jahren mit Audi gut zu fahren, ist die starke Festlegung des Ingoistädter Konzerns auf das Premiumsegment und der unverkennbare Trend zu weiterer Individualisierung bei der Kundschaft. Auch Infotainment werde immer wichtiger für die nachwachsende Kundengeneration, da gebe es für Ingenieure auch auf lange Sicht noch viel zu tun, glaubt Neisen. Er habe seine Festlegung auf den Automobilsektor im Bewusstsein getroffen „ein hohes Risiko zu gehen“, doch in diesem Umfeld gebe es eben auch „ein großes Potenzial“. Bisher hat er recht.

Auch Sepp Mißbeck weiß, was er an Audi und einigen anderen Größen der Automobilwirtschaft hat. Ingoistads dritter Bürgermeister ist trotz seines öffentlichen Amtes immer zugleich auch Seniorchef von MT (Mißbeck Technologies) geblieben und hält wichtige Kontakte in die Branche. Im Laufe der Jahre hat er auch mal Federn lassen müssen in diesem Geschäft – seinerzeit, als man sich in den USA etablie-



Stadt in der Stadt: Allein die Baumasse des Audi-Werks (oben nicht einmal zur Hälfte im Bild) und der vorgelegerten Güterverkehrszentren verdeutlicht die Bedeutung des Automobilherstellers für die Region. Der DK sprach mit den mittelständischen Unternehmern Franz Schabmüller jun., Michael Neisen und Sepp Mißbeck sowie mit EGZ-Geschäftsführerin Manuela Leinfelder (von links) über Abhängigkeiten. Fotos: sac/hl/oh

Ein hochkomplexes Beziehungsgeflecht

Ingoistadt (hl) Alle wissen es – doch keiner weiß Genaues. Wer die Abhängigkeit der regionalen Wirtschaft vom Global Player Audi mit Zahlen abbilden will, stößt schnell an Grenzen. Die Industrie- und Handelskammer (IHK) in München kann in ihrer Datenbank zwar anhand gewisser Kriterien nach Unternehmen suchen, die im Automotivsektor tätig sind und kommt dabei für die Region 10 auf 56 Treffer bei größeren Firmen und zehn bei Kleingewerbetreibenden. Weitere Aufschlüsselungen seien aus Datenschutzgründen aber nicht möglich, teilt dazu die Pressestelle der Kammer mit.

Die Zahl der Beschäftigten zu ergründen, die direkt und indirekt vom Wohlergehen des Automobilherstellers abhängig sind, ist praktisch unmöglich. Schnell kommt man hier vom sekundären auf den tertiären Bereich: Nicht nur der Fabrikarbeiter, der an seiner Maschine Schrauben für die Autoproduktion herstellt, ist ein Rädchen im vom Automotivsektor geprägten Wirtschaftsgefüge – auch die Bäckereiverkäuferin an der Ecke profitiert von der guten Absatzentwicklung ihres Arbeitgebers durch Ein-

wohnerzug. Und der Maurer, der am neuen Häuschen des gut verdienenden Audi-Managers werkelt, hätte diese Baustelle ohne Audi womöglich nie gesehen.



Der Automobilhersteller hält sich mit Kennzahlen zur wirtschaftlichen Verflechtung mit der Region vornehm zurück. Natürlich möchte keine Firma sich durch Präsentation solcher Parameter in die Karten schauen lassen – ein Weltunternehmen, das in Konkurrenzsituationen um gewaltige Absatzmärkte steht, schon zweimal nicht.

Immerhin hat Audi dem DK zwei Hausnummern genannt: Im Jahr 2012 habe das Unternehmen in Bayern Produktionsmaterial im Wert von ca. drei Milliarden Euro beschafft. Eine auf Ingoistadt oder die Region heruntergebrochene Zahl gibt es aber nicht. Wesentliche Impulse gehen von Audi sicher auch für die regionale Bauwirtschaft aus. Im Einzugsgebiet von 50 Kilometern um das Ingoistädter Werk gibt es laut Audi-Pressestelle derzeit rund 130 Firmen, die sich um Bauleistungen und Gebäudemanagement für Audi kümmern. Das seien bis zu 60 Prozent der diesbezüglichen externen Beauftragungen.

ren wollte, hat man Lehrgeld gezahlt. „Da waren wir zu früh dran“, sagt Mißbeck heute und spricht von Narben, die zurückgeblieben sind. Wer mit der Automobilindustrie tanzt, das weiß der erfahrene Unternehmer, kann den Takt nicht selbst bestimmen.

Er kann sich allerdings so aufstellen, dass er von frischen Brisen in dieser Branche möglichst gut profitiert, ohne bei der ersten Flaute gleich die Segel streichen zu müssen. MT zum Beispiel lebt mit seinen Modellbaufertigkeiten ungemein von der Diversifizierung der

Modellreihen, die gerade bei Audi ein riesiges Thema ist, sagt Mißbeck. Derivate und Kleinserien seien das Thema dieser Tage, da stecke viel Potenzial drin. Ob von einem Auto später nur tausend oder aber hunderttausende Exemplare gebaut würden, sei für seine Fir-

ma praktisch unbedeutend, erklärt der Unternehmer. „Es wird immer entwickelt werden“, sagt er und lobt zugleich die Weitsicht des vormaligen Audi-Chefs und jetzigen VW-Konzernlenkers Ferdinand Piëch, Audi seinerzeit auf die Premiumschiene gesetzt zu haben:

„Der Mann ist zu Recht Ehrenbürger unserer Stadt.“

Ist die Begleitung eines Branchenführers, dessen Geschicke auf dem Weltmarkt entschieden werden, also kein Weg in die Einbahnstraße, kein Ritt auf der Kanonenkugel, auf der es sich trefflich aushalten lässt, solange sie nicht einschlägt? Auch die Firmengruppe der Familie Schabmüller hat ihre Wurzeln in und breite Verflechtungen mit der Automobilbranche. Franz Schabmüller jun. wirkt aufgeräumt, als er im Besprechungsraum seiner Verwaltung im Westviertel auf entsprechende Fragen des DK eingeht: Ja, man sehe diese besondere Situation sehr deutlich, sei da hellwach, versichert der Juniorchef, denn: „Wir haben da eine strategische Verantwortung, auch unseren Mitarbeitern gegenüber.“

Bei Schabmüller hat man einen besonderen Weg eingeschlagen: Zwar macht die Gruppe rund 80 Prozent ihres Umsatzes im Automotivsektor, doch durch die Aufteilung in zehn eigenständige Unternehmen wird das Risiko in gewisser Weise verteilt, wird andererseits auch die Möglichkeit zu flexiblen Reaktionen erweitert. Gerade inhabergeführte Unternehmen seien hier im Vorteil, erläutert Schabmüller: „Wir haben nicht den Druck der Kapitalmärkte, müssen uns nicht vor Aktionären rechtfertigen.“

Andererseits ist klar, dass ein großer Crash der Branche nahezu alle Zulieferer mit hoher Welle erreichen würde. Gewisse Zyklen mit Geschäftseinbrüchen könne und müsse man immer wegstecken, für ein großes Schreckensszenario – das er aber derzeit nicht erkennen kann – hätte jedoch auch Schabmüller kein Patentrezept: „Es gibt keinen Masterplan, den man aus der Schublade ziehen kann.“ Wenn es überhaupt eine grundlegende Absicherung gegen künftige Konjunkturtäler oder gar Krisen gebe, dann sei das Innovation: Technologisch zu führen und dabei auch günstig produzieren zu können, so eine alte Unternehmerweisheit, wird wohl immer Erfolg versprechen.

In Ingoistadt wird vor diesem Hintergrund ohnehin schon länger versucht, eine zusätzliche Sicherungsebene in die lokale Wirtschaft einzuziehen: Monostruktur aufbrechen und breiter aufstellen – es ist der fromme Wunsch der Politik, in Stadt und Region allmählich unabhängiger von Audi zu werden. Und im Entwickler- und Gründerzentrum (EGZ) an der Marie-Curie-Straße deutet tatsächlich nicht so viel darauf hin, dass hier für eine Autoregion gerüstet würde: Gerade mal zwei Start-up-Unternehmen wollten sich gegenwärtig im Automotivsektor tummeln, verrät Geschäftsführerin Manuela Leinfelder. Über die lange Distanz gesehen, sei wohl allenfalls ein Drittel der aus dem EGZ hervorgegangenen Unternehmen automobillastig, heißt es. Inzwischen sei wohl eher der Energiesektor ein Renner bei Neugründungen. Ob also in einigen Jahren Audi ruhig mal husten kann, ohne dass es die Region durchschüttelt? Vielleicht. Noch aber ist es nicht so weit.