



Aus etwa 45.000 Einzelteilen besteht ein einziges Automobil.

Eine Region gibt Gas

Die Automotive-Branche ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Südwestfalen – die Zulieferer stehen aber auch vor Herausforderungen.

Das Auto der Zukunft – es beflügelte schon immer die Fantasie. Und gerade in Südwestfalen, wo jeder sechste Industriearbeitsplatz in der Automotive-Branche zu finden ist, ist ein ständiger Blick in die Zukunft der notwendige Treibstoff für eine Industrie mit Perspektive. Laut einer Erhebung der Industrie- und Handelskammern Siegen, Hagen und Arnsberg aus dem Jahr 2006 sind mehr als 43.000 Menschen im südwestfälischen Automotive-Sektor tätig, rund 31.000 Arbeitsplätze hängen unmittelbar davon ab, ob die Branche langfristig wettbewerbsfähig bleibt. Metallbe- und verarbeitende Betriebe haben eine lange Tradition in der Region, die Nähe zu Pkw-Produktionsstätten wie Köln oder Düsseldorf ist ein weiterer Standortvorteil.

Der Industriezweig ist einem ständigen Wandel unterworfen. Auf den Wunsch der Kunden nach mehr Vielfalt bei Fahrzeugtypen und -ausstattung mussten die Hersteller reagieren: Sie übertrugen immer häufiger die Entwicklung und Montage ganzer Module auf die Zulieferer. Dadurch wurde die Anzahl der direkten Lieferanten merklich reduziert, es blieb ein breites Fundament an 3rd-tier-Lieferanten. Gleichzeitig macht die Macht der Hersteller den Zulieferern zu schaffen: Um ihre eigene Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, machen sie gegenüber den Lieferanten immer wieder Preissenkungen geltend. Viele Zulieferer befürchten, nicht mehr ausreichend Mittel für Forschung und Entwicklung aufbringen zu können.

Netzwerke bilden

Bei steigenden Qualitätsanforderungen auf einem Markt, der Fabrikate mit immer kürzerer Lebensdauer produziert, ist weltweit ein enormes Wachstum an Zulieferern zu beobachten. Gründe dafür sind beispielsweise die stetig steigende Nachfrage nach Fahrzeugen in Schwellenländern oder eben die Tatsache, dass die Hersteller immer weniger selbst entwickeln und fertigen. So soll der Anteil an der Eigenfertigung bei den Herstellern im Jahr 2015 nur noch 23 Prozent betragen. Kompe-

tenzen bündeln und voneinander lernen – das ist ein Ansatz, den die Zulieferer aufgrund steigender Anforderungen immer stärker verfolgen. Rund 300 Unternehmen aus der Region sind beispielsweise im Automotive Netzwerk Südwestfalen vereint: Zulieferer können in diesem Rahmen Kontakte knüpfen und Kooperationen organisieren. „Wir möchten in erster Linie Transparenz schaffen. Viele wissen beispielsweise gar nicht, dass der passende Lieferant nur zwei oder drei Kilometer weiter zu finden ist“, erklärt Dirk Hackenberg von der SIHK zu Hagen. Die Industrie- und Handelskammern Hagen, Siegen und Arnsberg hatten die Gründung des Unternehmensnetzwerks angeregt und die Federführung übernommen. „Ein weiterer Vorteil des Netzwerkes ist es, dass man mehr Gehör findet, wenn man mit einer Stimme spricht. Das ist zum Beispiel dann wichtig, wenn es um Investitionen in die öffentliche Infrastruktur oder um Fördermittel geht. Schließlich will das Land da finanzieren, wo es den größtmöglichen Nutzen gibt und optimale Wachstumseffekte zu erwarten sind“, erklärt Hackenberg. Es gehe natürlich nicht darum, den Mitbewerbern Einblicke in die eigene Entwicklungsabteilung zu geben. „Aber es gibt Themen, die für alle interessant sind, beispielsweise die Frage, wie man qualifizierte Fachkräfte gewinnen und langfristig halten kann.“ Herausforderungen für die Zulieferer sieht Hackenberg beispielsweise in der Vernetzung von Automobilen: Unter dem Stichwort „Connected Car“ ist die Verbindung von Fahrer und Fahrzeug mit dem Internet, dem Hersteller, anderen Fahrzeugen sowie der Umwelt zusammengefasst, die die Automobilhersteller und damit eben auch die Zu-



Das Iserlohner Unternehmen Sudhaus stellt unter anderem Zinkdruckgussteile für die Automobilindustrie her.



Der Spritzgießcompounder im acs verspricht besonders geringe Materialkosten bei der Herstellung von Kunststoffteilen.



Im Sommer 2013 wurde das Automotive Center Südwestfalen (acs) in Attendorn eröffnet.



Martin Laurowski, Leiter der Füge- und Montagetechnik im acs, und Technologie- und Innovationsmanagementsleiter Maximilian Munk überprüfen Schweißergebnisse der Handlings-Roboter.

lieferer zum Umdenken zwingt. App-gesteuert kann man Kraftstoff oder Energie sparen, indem man Staus umfährt oder die Reise etwa durch geschickte Kombination verschiedener Verkehrsmittel optimiert. Sich unterwegs eine E-Mail vorlesen lassen oder den Akkustand vom weit entfernten Elektroauto checken – das sind ebenfalls neue Möglichkeiten, die vor allem die jüngere Generation wieder stärker ans Auto binden sollen. Auch die Globalisierung stellt die Zulieferer vor neue Aufgaben: Zunehmend verlagern die Hersteller ihre Produktion in die Zielländer – und legen den Zulieferern nahe, es ihnen gleich zu tun. Davon betroffen sind vor allem die 1st-tier-Supplier, also diejenigen, die mit den Herstellern direkt zusammenarbeiten. Aber auch für die Zulieferer der Zulieferer ist die Internationalisierung ein wichtiges Thema. Beispiel dafür ist Sudhaus aus Iserlohn. Das Unternehmen fertigt Schlösser und Schließsysteme und liefert für die Automobilindustrie Zinkdruckguss- und Kunststoffspritzgussteile sowie technische

Komponenten. „Eine Verlagerung der Produktion ins Ausland steht nicht zur Debatte“, sagt Ulrich Schneider, Key Account Manager Automotive bei Sudhaus. „Trotzdem müssen wir uns auf die Betreuung internationaler Kunden einstellen. Und der Wettbewerbsdruck aus Asien ist zwar schon seit 20 Jahren Thema, aber trotzdem immer aktuell.“

Kooperation mit Hochschulen

Um innovationsfähig zu bleiben, so Hackenberg, führe aus seiner Sicht kein Weg an der engen Zusammenarbeit mit den Hochschulen vorbei. Die Verschmelzung von Wissenschaft und Wirtschaft bietet ein Projekt der Regionale 2013: Das Automotive Center Südwestfalen (acs) als Gemeinschaftsunternehmen der Automobilzuliefererindustrie, der Hochschulen und Kommunen in der Region konzentriert sich auf die Entwicklung von Leichtbaulösungen für die neue Fahrzeuggeneration. Im Sommer 2013 am Standort Attendorn offiziell eröffnet, stellt

das acs moderne Infrastruktur, Geräte, Software und Fachpersonal für Projekte im Bereich der Vorentwicklung bereit – immer mit dem Ziel, möglichst viel Gewicht bei den einzelnen Komponenten einzusparen. Die Schwerpunkte liegen dabei auf den Bereichen Karosserie und Fahrwerk. Die Frage nach der Notwendigkeit eines Zentrums mit dem Fokus auf Leichtbau beantwortet acs-Geschäftsführer Karsten Westerhoff so: „Alle Pkw-Klassen sind im Laufe ihres Daseins immer schwerer geworden. Erst seit den vergangenen ein bis zwei Fahrzeuggenerationen kehrt sich dieser Trend um und die Fahrzeuge verlieren an Gewicht. Die Herausforderung liegt darin, dass der Endkunde immer mehr Sicherheitsfeatures und Komfort in allen Fahrzeugkategorien erwartet.“ Sprich: Airbags, Seitenaufprallschutz, Klimaanlage und elektrische Fensterheber gehören zur Standardausstattung – und diese hat eben ihr Gewicht. Gleichzeitig bedeutet ein schwereres Fahrzeug auch mehr Kraftstoffverbrauch und einen höheren CO₂-Ausstoß. Übertragen ►




SUDHAUS

www.sudhaus.de

Oberflächentechnik
Zinkdruckgusstechnik
Kunststofftechnik
Baugruppen





Power für die Strecke

Qualität und Ausführung der Schwungräder von M. Busch sind auch höchsten Drehzahlen gewachsen.

Das Schwungrad ist die Schnittstelle zwischen Motor und Getriebe und muss den vielfältigen Anforderungen, die unsere Kunden und die jeweiligen Einsatzfälle daran haben, gerecht werden.

Mechanische Bearbeitung, Komponentenfertigung, Verwaltung:

Ruhrstraße 1
59909 Bestwig

Eisengießerei, Entwicklung, Vertrieb:

Wehrstapeler Straße 12
59872 Meschede

Telefon (0 29 04) 988-0



www.mbusch.de

Für die Nutzfahrzeugindustrie gießt die Firma M. Busch aus Bestwig Graugussteile.



auf die E-Mobilität ergeben sich ähnliche Probleme: Noch sind die verwendeten Akkus relativ schwer, und jedes unnötige Kilo Fahrzeuggewicht reduziert die Reichweite der Fahrzeuge.

Fachkräfte von morgen

Langfristig soll das Zentrum auch als Sprungbrett für Nachwuchsfachkräfte dienen – der Bedarf in der Branche ist groß. Davon kann auch Jörg Finger, Geschäftsführer bei KMI (Koordinaten-Messtechnik Iserlohn), ein Lied singen. Rund 80 Prozent des Umsatzes erwirtschaftet das Unternehmen mit dem Vermessen von Kunststoffteilen für Systemlieferanten aus der Automobilindustrie – quasi als „verlängerte Werkbank der Zulieferer“. Qualifizierte Mitarbeiter zu finden, das stellt auch in Iserlohn eine

Herausforderung dar, ganz abgesehen von den ständig neuen technischen Entwicklungen. Das Abscannen und Vermessen von Bauteilen per Computer-Tomografie ist so eine Entwicklung, mit der sich das Unternehmen längerfristig auseinandersetzen müssen. Das Unternehmen M. Busch aus Bestwig stellt Graugussteile für die Nutzfahrzeugindustrie her. Aktuell kann man sich hier nicht über mangelnden Nachwuchs beklagen – trotzdem hat das Unternehmen umfassende Gegenmaßnahmen getroffen. Dazu gehören die Ausbildung von geeigneten Fachkräften, eine enge Zusammenarbeit mit Schulen und Fachhochschulen sowie ein unternehmensinternes Projekt zur Demografieentwicklung. Das Auto der Zukunft verlangt eben auch Zulieferer, die heute schon wissen, was morgen wichtig ist. *Christina Spill | redaktion@suedwestfalen-manager.de*



Bei KMI werden Kunststoffteile für Systemlieferanten aus der Automobilindustrie vermessen