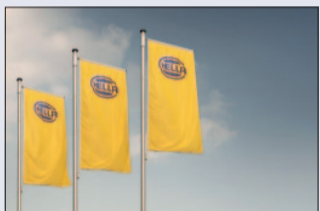


TICKER

► Beim Bremsenanbieter für Nutz- und Schienenfahrzeuge **Knorr-Bremse** ist im ersten Quartal der Umsatz um sieben Prozent auf 1,63 Milliarden Euro gesunken. Der Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen fiel um 13 Prozent auf 290,2 Millionen Euro.

► Beim Entwicklungsdienstleister **Bertrandt** ging in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahrs 2019/2020 (bis Ende März) der Gewinn vor Zinsen und Steuern (EBIT) um 41 Prozent auf 21,2 Millionen Euro zurück. Der Umsatz schrumpfte um 3,2 Prozent auf 508,2 Millionen Euro.

► Der Licht- und Elektronikzulieferer **Hella** rechnet für das Geschäftsjahr 2019/2020 (bis Ende Mai) mit einem Nettoverlust. Der Umsatz werde bei 5,7 bis 5,8 Milliarden Euro liegen. Ursprüngliche Erwartung: 6,5 bis 7,0 Milliarden Euro.



► Der Spezialist im Bereich Oberflächenbehandlung **Finoba** hat Insolvenz angemeldet. Beim Unternehmen, das zum chinesischen Konzern **Sinomach** gehört, sind 468 Mitarbeiter betroffen. kfl

Zukaufen und abbauen

ZF Friedrichshafen schließt Übernahme von Wabco ab und will bis zu 15.000 Stellen streichen

KLAUS-DIETER FLÖRECKE
AUTOMOBILWOCHE, 8.6.2020

FRIEDRICHSHAFEN. Der Zulieferer ZF Friedrichshafen hat die Übernahme des Anbieters von Nutzfahrzeuggeschäft Wabco für rund sechs Milliarden Euro abgeschlossen. Damit ist der Konzern einen entscheidenden Schritt auf seinem Weg vorangekommen, zu einem wesentlichen Anbieter im Bereich autonomer Fahrsysteme für Lastwagen aufzusteigen.

Vorstandschef Wolf-Henning Scheider sieht in der Übernahme des belgisch-amerikanischen Unternehmens für das Nutzfahrzeuggeschäft von ZF die gleiche Bedeutung wie im Kauf von TRW für das Pkw-Geschäft vor fünf Jahren. Durch Wabco verringert der Konzern vom Bodensee die Abhängigkeit vom Verbrenner auf 27 Prozent.

Doch die Nachricht wird überschattet von kurz zuvor bekannt gewordenen Plänen, in den nächsten fünf Jahren bis zu 15.000 Stellen zu streichen. Auf der einen Seite ist die industrielle Logik der Wabco-Übernahme in der Branche unbestritten. Der ehemalige ZF-Chef und jetzige VW-Einkaufsvorstand Stefan Sommer war 2017 beim Versuch, Wabco zu schlucken, noch am Widerstand des Friedrichshafener Oberbürgermeisters Andreas Brand gescheitert. Brand ist auch Vorsitzender der Zeppelin-Stiftung, der



Manövrieren ohne Fahrer: ZF Friedrichshafen will eine führende Rolle bei autonomen Systemen für Lastwagen spielen.

93,8 Prozent der ZF-Anteile gehören. Auf der anderen Seite fällt der Wabco-Abschluss in eine Zeit, in der beim Zulieferer Sparen angesagt ist.

In einem Schreiben von Scheider und Personalvorständin Sabine Jaskula, das der *Automobilwoche* vorliegt, erklären die Manager den Mitarbeitern: „Als Folge des Nachfragestopps auf Kundenseite wird unser Unternehmen 2020 hohe finanzielle Verluste ma-

15.000

Stellen könnten beim Zulieferer ZF Friedrichshafen in den nächsten fünf Jahren wegfallen

chen.“ Dadurch sehen die Vorstände die finanzielle Unabhängigkeit von ZF bedroht. „Kurzfristig wird das Unternehmen zusätzliche Beiträge aus dem Kreis der Mitarbeiter brauchen, um das Jahr 2020 zu bewältigen“, heißt es weiter. Mit einer schnellen Erholung wie nach der Finanzkrise wird beim Zulieferer nicht gerechnet.

Dass der Unternehmensführung schwierige Verhandlungen bevorstehen, macht Achim Dietrich, der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats, deutlich: „Mit der Corona-Krise hat sich die Lage unvorhersehbar verschärft – sie darf aber nicht dazu führen, dass es zu einem personellen Kahlschlag kommt. Wir werden um jeden Job kämpfen.“

Gleichzeitig wird die Wabco-Übernahme vom ZF-Gesamtbetriebsrat begrüßt. Er spricht in

diesem Zusammenhang von einer „neuen Zeitrechnung für beide Unternehmen. Die Übernahme von Wabco durch ZF ist für uns alle eine riesige Chance.“

Einmaliger Systemanbieter

Die Bedeutung Wabcos verdeutlicht auch ZF-Entwicklungschef Dirk Walliser: „Diese Partnerschaft bietet unter anderem eine Ergänzung auf der Komponentenseite und wird uns zu einem einmaligen Systemanbieter machen“, sagte er kürzlich in einem Interview mit der *Automobilwoche*. „Unsere Kunden wollen nicht nur eine Bremse oder einen Elektroantrieb von uns, sondern den gesamten Antriebsstrang einschließlich Energiemanagement für Fahrzeug und Aufbauten. Da werden sie in den nächsten Jahren sicherlich noch von uns hören.“

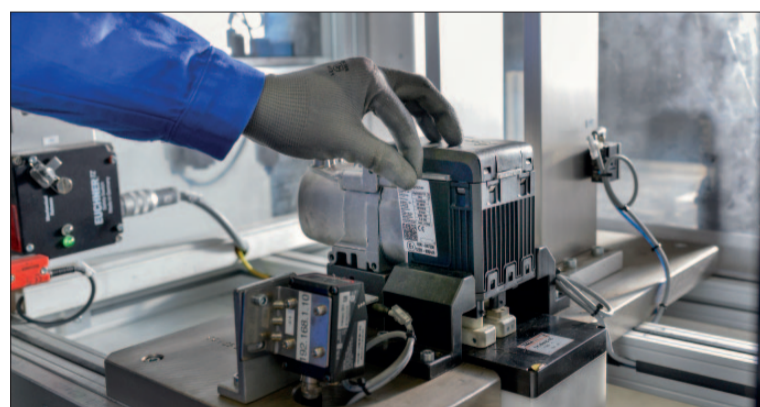
Eberspächer muss sparen

Werksschließung am Stammsitz kostet 300 Jobs – Keine Prognose für 2020

ESSLINGEN. Der schwäbische Zulieferer Eberspächer schließt sein Werk für Standheizungen am Stammsitz in Esslingen und verlagert die Produktion ins polnische Olawa und an externe Dienstleister. Damit gehen 300 der 1350 Jobs in Esslingen verloren. „Das tut weh und lässt keinen kalt“, sagte Geschäftsführer und Finanzchef Martin Peters bei der Vorstellung der Jahresbilanz. „Aber wenn wir uns die Zahlen anschauen, ist es eine klare Sache.“

Schon seit Jahren ist die kleine Fertigung mit einfachen Montage-tätigkeiten in Schwierigkeiten. So habe der Geschäftsbereich pro Jahr einen Verlust in zweistelliger Millionenhöhe eingefahren. Alle Versuche zur Rettung seien gescheitert. Die Corona-Krise habe zum raschen Handeln gezwungen. Ein Problem sind die hohen Lohnkosten. „Der mittlere Neckarraum zählt zu den teuersten Standorten der Welt“, klagt Geschäftsführer Heinrich Baumann.

Mit dem Betriebsrat soll nun in den nächsten Wochen nach Lösungen gesucht werden, wie die Stellen bis Anfang 2022 möglichst sozialverträglich abgebaut werden können. Damit verbleiben am Stammsitz, wo seit 1930 Standheizungen gefertigt werden, nur noch Forschung und Entwicklung sowie Vertrieb und Logistik. „Die verbleibenden rund 1000 Mitarbeiter sind entscheidend für



Montage von Standheizungen bei Eberspächer: Die Produktion in Esslingen soll bis 2022 dichtgemacht werden.

dieses Unternehmen, da sie die höchsten Qualifikationen haben“, sagt Baumann.

Weitere Stellenstreichungen schließt die Unternehmensleitung nicht aus. „Wir spüren einen erheblichen Druck, Restrukturierungen nicht mehr zu verschieben, damit wir gestärkt aus der Krise hervorgehen können“, sagt Peters. Oberste Priorität habe die Liquiditätssicherung.

Keine Prognose für 2020

Im vergangenen Jahr behauptete sich das Familienunternehmen in fünfter Generation mit weltweit 10.000 Mitarbeitern an 80 Standorten ordentlich. Der Umsatz kletterte um 7,7 Prozent auf annähernd fünf Milliarden Euro.

Der Überschuss erreichte 58 Millionen Euro – nach 53 Millionen im Vorjahr. Die Umsatzrendite nach Steuern lag bei 1,2 Prozent. Vor allem die Werke von Eberspächer in China und in Portugal verzeichneten eine hohe Auslastung. Eine Prognose für das Jahr 2020 wagten die beiden Geschäftsführer nicht. Sie gehen von einem signifikanten Umsatzeinbruch aus und dann von einer langsamen Erholung. Langfristig will das Unternehmen wachsen – mit neuen Geschäften wie Heizelementen für Elektroautos, aber auch mit der Verbrenner-Technologie. Baumann: „Neue Anforderungen an die Abgasreinigung mit neuen Normen wie Euro 7 bieten noch erheblich Potenzial.“

Michael Gerster

Leadec wächst mit Elektromobilität

Industriedienstleister wartet Batteriewerke

STUTT GART. Der Industriedienstleister Leadec mit Sitz in Stuttgart profitiert vom zunehmenden Trend zur Elektromobilität. „Die Zahl der Projekte hat sich im vergangenen Jahr gegenüber 2018 verdoppelt“, sagte Christoph Jaschinski, Leiter globale Unternehmensentwicklung, der *Automobilwoche*.

Im Jahr 2020 konnte die ehemalige Voith-Tochter mit weltweit knapp 20.000 Mitarbeitern und einem Umsatz von rund 900 Millionen Euro weitere Aufträge an Land ziehen. So übernimmt Leadec beispielsweise für den Daimler-Konzern die Instandhaltungsarbeiten in der Batteriemontage am Standort Kamenz (siehe Seite 17) sowie im polnischen Motorenwerk Jawor, wo noch in diesem Jahr eine Batteriemontage entstehen soll. Aber auch kleine russische Start-ups für E-Autos zählen zu

den Kunden. „Montageleistungen im Bereich der Elektromobilität erreichen bei Leadec inzwischen einen zweistelligen Millionenbetrag pro Jahr“, sagt Jaschinski.

Speziell für Batteriewerke hat Leadec ein Havarie-Konzept mit Sicherheitsglocke entwickelt. So lassen sich defekte Akkus sicher aus einem Werk entfernen. „Unsere Mitarbeiter werden gezielt für die neuen Technologien wie Hochvolt-Batterien geschult.“

Auch Leadec leidet unter der Corona-Krise und musste an vielen Standorten Kurzarbeit beantragen. Die Pandemie bietet aber auch Chancen: „Durch die Corona-Krise haben wir verstärkt Hygiene-Konzepte und Anlauf-Szenarien erarbeitet und umgesetzt“, so Jaschinski. „Diese Erfahrung können wir nun an vielen Standorten auf der Welt umsetzen.“ Michael Gerster



Wartung von Robotern: Immer öfter sind die Dienste von Leadec auch in Batteriefabriken gefragt.