

**Süddeutsche Zeitung, 2. Januar 2020**

## **Ausgeliefert**

Wer braucht noch eine Zylinderkopfdichtung oder einen Auspuff in Zeiten des Elektroautos? Das Problem: Genau damit machen viele Betriebe ihr Geld. Eine Fahrt durchs Krisengebiet

*Jan Schmidbauer und Thomas Fromm*

Unten in den Altstadtgassen von Roding schrauben sie gerade noch die letzten Weihnachtsbeleuchtungen an die Häuser, als Bürgermeister Franz Reichold seine Dieselpumpen aus dem Regalholt. Die eine ist zehn Jahre alt und fast drei Kilo schwer. Die andere ist neu und wiegt 600 Gramm. Der Bürgermeister reicht die Pumpen rüber: Wenn das kein technischer Fortschritt ist. Nun sehen diese Dieselpumpen nicht nach schmierigen Autoteilen aus. Sie könnten – neu, sauber, verchromt und blitzblank – auch als Kunstinstallationen durchgehen. Aber deswegen stehen sie nicht hier.

Es gibt vermutlich nicht viele Bürgermeister, in deren Büros man Dieselpumpen besichtigen kann. Es gibt allerdings auch nicht viele Orte, für die diese Teile so wichtig sind wie für Roding, eine Kleinstadt in der Oberpfalz, 12000 Einwohner. Die Benzin- und Dieselpumpen werden hier gebaut, damit sie Motoren am Laufen halten. Und irgendwie auch Roding. 540 Arbeiter bauen sie hier in einer Fabrik, die vom Büro des Bürgermeisters nur ein paar Minuten Autofahrt entfernt liegt. Aber nur noch bis 2024. Denn der hannoversche Autozulieferer Continental, dessen Tochter Vitesco das Werk gehört, hat beschlossen, die Produktion hier einzustellen. Von den Mitarbeitern könnten mehr als 200 – vor allem Ingenieure und IT-Experten – an andere Standorte wechseln. An die 320 Arbeitsplätze in der Produktion aber dürften abgebaut werden. „Jeder Arbeitsplatz, der weg ist, kommt nicht mehr wieder“, sagt Bürgermeister Reichold.

Roding ist dabei nur einer von vielen Standorten, an denen Conti-Jobs wackeln. Im hessischen Babenhausen, im sächsischen Limbach-Oberfrohna, im italienischen Pisa, in den USA. Bei Conti sind es 20000 Jobs weltweit, 7000 allein in Deutschland.

### **Die Umwelt hat den Wandel dringend nötig, für viele in der Branche ist er aber ein Problem**

Und längst nicht nur da. Überall dort, wo Menschen Dinge bauen, die später in Diesel- und Benzinmotoren hineingebaut werden, wird gerade über den Abbau von Arbeitsplätzen gesprochen. Es geht um die wichtigste Branche des Landes, die Autobranche. Und um einen gigantischen Wandel, den es so seit der Erfindung des Autos im vorletzten Jahrhundert nicht gegeben hat: Fast 125000 der heute rund 834000 Jobs in der deutschen Autoindustrie könnten in den nächsten zehn Jahren verschwinden, schätzen die Experten des Center Automotive Research (CAR) der Universität Duisburg-Essen. Der Autolobbyverband VDA geht von immerhin 70000

Stellen aus, die wegfallen. Weil ein Elektroauto aus vielweniger Teilen besteht als ein Auto mit Diesel- oder Benzinmotor.

Wenn es darum geht, welche Konsequenzen die Elektromobilität für die Benzin- und Dieselrepublik Deutschland hat, wird immer wieder auf die großen Autohersteller geschaut. Auch wegen der schlechten Nachrichten, die zuletzt aus ihren Konzernzentralen kamen. VW-Tochter Audi will 10000 Stellen abbauen, Daimler will 10000 Stellen streichen, mindestens. Auch bei BMW wird gespart. Dummerweise kommt gerade alles gleichzeitig: eine schwache Konjunktur, der Handelskrieg zwischen USA und China, der Brexit. Und jetzt auch noch dieser epochale Technologiewandel, der alle beschäftigt. Jahrelang Milliarden Gewinne und Super-Boni für die Manager. Und jetzt das.

Bei den Zulieferern, die zusammen mehr Menschen beschäftigen als die Autohersteller, ist man schon einen großen Schritt weiter. Zehntausende Jobs fallen weg, ganze Fabriken werden in den nächsten Jahren geschlossen, weil die Konzerne VW, Daimler und BMW auf elektrische Autos setzen wollen. Autos, für die man keine Kolben, keine Zylinder, keinen Auspuff, keine Dieselpumpe mehr braucht. Sondern große Batterien. Und die kommen heute vor allem aus Asien. Mal so gesagt: Die Umwelt hat den Wandel vom Verbrennungsmotor zur Elektromobilität dringend nötig.

Für viele Arbeiterinnen und Arbeiter und ihre Familien aber ist das ein riesen Problem. Der Fall Roding mag da nur eine Randnotiz sein – vorausgesetzt, man wohnt und arbeitet nicht dort. „Wir waren in der Oberpfalz früher das Armenhaus Bayerns“, sagt Franz Reichold. Er ist schon seit 24 Jahren Bürgermeister dieser Stadt. Früher habe die Arbeitslosigkeit hier bei 30, 40 Prozent gelegen. „Seit 70 Jahren geht es eigentlich ständig bergauf“, sagt er mit leiser Stimme. „Da muss man aufpassen, dass man das nicht alles wieder kaputt macht.“ Dann hat der 66-Jährige, der von sich sagt, er stamme „aus dem Arbeitnehmerflügel der CSU“, noch eine Warnung: „Damit verunsichert man die Menschen und schafft nur neues Wählerpotenzial für die AfD.“

Etwa 50 Kilometer von Roding entfernt, in einem großen Büro mit Blick auf ein Regensburger Gewerbegebiet, sitzt Andreas Wolf. Wolf denkt darüber nach, wie Autos in Zukunft fahren werden. Seiner Meinung nach: elektrisch. Der doppelte Schreibtisch ist aufgeräumt, aufgeräumt wie Wolf selbst. Er leitet die Continental-Antriebssparte Vitesco Technologies, zu der das Rodinger Werk gehört. Um die Jahrtausendwende – damals glaubten die Menschen, dass es Autos mit Benzin- und Dieselmotoren auf immer und ewig geben würde – hat er das Werk selbst mit aufgebaut. Wolf war damals noch Manager bei der Siemens-Autosparte VDO, die 2007 von Continental übernommen wurde. Jetzt, 20 Jahre später, ist er der Mann, der den Standort schließen muss.

„Ich selbst habe den Standort mitgegründet“, sagt er. „Es fällt mir daher nicht leicht, aber er hat keine nachhaltigen Zukunftsaussichten. Die Produktion hier wird zu Ende gehen.“ Ausgerechnet er, der Benzin- und Dieselmanager, redet so? „Ich mag Verbrennungsmotoren, ich bin damit groß geworden“, sagt er. „Ich habe aber auch die

Verantwortung, Vitesco Technologies mit seinen über 40000 Mitarbeitern in die Zukunft zu führen.“ Wenn man wie Wolf davon ausgeht, dass in zehn Jahren die Hälfte aller Autos elektrifiziert sein werden, wenn man einen Trend weg vom Dieselmotor beobachtet, dann neigt man wahrscheinlich kaum zur Nostalgie, selbst wenn man vor zig Jahren ein Werk für Dieselpumpen aufgebaut hat. Wolf sagt es direkt: „Wir müssen uns auf eine neue Autowelt einstellen. Und das haben wir mit mehreren Jahren Vorlauf gesagt. Die Produktion an Standorten wie Roding ist nicht mehr zu halten, weil es die Produkte nicht mehr geben wird.“

### **Sie machen Abgasanlagen. Nur: Wie geht es weiter, wenn es keine Abgase mehr zu reinigen gibt?**

Sich auf eine neue Welt einstellen, das ist vielleicht einfacher, wenn man so groß ist wie Continental und Milliarden verdient. Die Giganten der Zulieferbranche können sich diesen Riesenwandel leisten, indem sie sich selbst wandeln. Conti, Bosch, ZF Friedrichshafen. Es gibt aber auch Firmen, denen das schwerer fällt. Die mittelgroßen Zulieferer. Die kleinen. Die ganz kleinen, die einfach verschwinden.

Rund um Stuttgart sitzen sie zuhauf. Unternehmen, die mit dem Verbrennungsmotor nicht nur groß geworden sind, sondern bis heute vom Benziner und Diesel abhängen. Einige sind bekannt. Mahle in Stuttgart zum Beispiel, Weltmarktführer bei Kolben. Elring Klinger in Dettingen, Hersteller von Zylinderkopfdichtungen. Oder Eberspächer. Ein Familienunternehmen aus Esslingen am Neckar, das zu den weltweit größten Herstellern von Abgasanlagen gehört. Teile, die in einem Elektroauto so überflüssig sind wie eine Sonnenbrille in der Nacht.

Heinrich Baumann, ein hochgewachsener Mann mit kräftigem Händedruck, leitet Eberspächer in fünfter Generation. Er empfängt in einem schmucklosen Bürogebäude im Industriegebiet von Esslingen. Seine Firma hat hier ein kleines Museum eingerichtet. Nichts Spektakuläres, nur ein paar Vitrinen. Man macht sich lieber kleiner, als man ist. Die Dinge, die hinter den Glaswänden stehen, erzählen nicht nur viel über dieses Unternehmen. Sie erzählen auch davon, wie eine ganze Region und ihre Menschen zu Wohlstand kamen. Es ist ein bisschen wie im Bürgermeisterbüro von Roding: In den Vitrinen stehen hier Schalldämpfer und Katalysatoren, Artefakte des Benzinzeitalters. Baumann aber zeigt zuerst auf ein kleines, vergilbtes Dokument. Es ist die Urkunde, mit der sein Ururgroßvater, der Flaschnermeister Jakob Eberspächer, die Gründung des Unternehmens besiegelte. „1865 war das“, sagt er, „am Tag seiner Hochzeit.“

Jakob Eberspächer, das war noch die Zeit der klassischen Tüftler, so ging das hier in Esslingen jahrzehntelang: Von Metallwaren zu Dachverglasungen zum ersten Auto-Schalldämpfer und schließlich zur heutigen hochkomplexen Abgasreinigung von Verbrennungsmotoren. Heute macht das Unternehmen den überwiegenden Teil seines Umsatzes mit Schalldämpfern, Katalysatoren und anderer Abgastechnik. Sehr nahe liegt die Frage: Wie geht es weiter, wenn es keine Abgase mehr zu reinigen gibt? Der Eberspächer-Chef zieht einen Zettel aus seiner Mappe: „Prognose Weltweite

Produktionszahlen“ steht drüber. Darunter: Balkendiagramme. Marktforschungszahlen und Prognosen, von denen es viele und widersprüchliche gibt in diesen Wochen.

Baumanns Zahlen zum Beispiel besagen, dass das mit den Elektroautos doch nicht so schnell geht. Dass auch im Jahr 2030 noch mehr Verbrenner und Hybridautos verkauft werden, für die man Abgasanlagen braucht. Eines aber sagt auch Baumann: „Wir werden irgendwann weniger Abgasanlagen verkaufen. Ich kann Ihnen nur nicht sagen, wann das sein wird.“ Wer weiß das schon? Auch der Conti-Mann Wolf weiß es nicht so ganz genau. Was er weiß, ist, dass es in nicht ferner Zeit mit den alten Hochdruckpumpen vorbei sein wird. Die einen sagen, in fünf Jahren, andere sagen, in zehn. Andere glauben, dass es noch länger so weitergehen wird. Oder könnte.

Heinrich Baumann zum Beispiel. Er sagt, dass er sich an irgendwas orientieren müsse. Und momentan orientiert er sich an den Balkendiagrammen. Vielleicht ist das ja der richtige Weg. Wenn man diesen Zahlen glaubt, wäre es wahrscheinlich unklug, die Abgasanlagen sofort ins Firmenmuseum zu stellen. Andererseits darf Baumann den richtigen Zeitpunkt für die Vitrine natürlich nicht verpassen. Wenn es so weit ist, ist es klug, so viele Produkte wie möglich parat zu haben, die nicht am Verbrennungsmotor hängen, der einem mehr als hundert Jahre lang Geld gebracht hat und gerade einen langsamen, doch sicheren Tod stirbt.

Bei Eberspächer machen sie viel, um unabhängiger von Benzin und Diesel zu werden. Das Unternehmen stellt Klimaanlage für Busse her, Elektronik fürs autonome Fahren, Heizungen für Elektroautos. Doch im Vergleich zu Auspuffrohr und Katalysator sind das bislang eher Nischenprodukte für Eberspächer. Es ist ein Dilemma, in dem auch die großen Autohersteller stecken: Noch immer verdienen sie mit SUVs und anderen Sprintschluckern ihr Geld. Die Kunden wollen das. Die Hersteller wissen aber, dass es so nicht weitergehen kann.

„Wir müssen das eine tun, ohne das andere zu lassen“, sagt Heinrich Baumann. Und wichtig ist ihm auch: Irgendwo muss das Geld für die neuen, nötigen Investitionen ja auch herkommen. Momentan kommt es eben vor allem noch von den Abgasanlagen.

### **Der Tag wird kommen, an dem das alles nicht mehr gebraucht wird. Die Frage ist, wann**

Natürlich verfolgen sie hier in Esslingen sehr genau die Nachrichten. Natürlich kriegen sie mit, dass die Politik den Druck auf die Hersteller von Verbrennungsmotoren erhöht, dass die CO<sub>2</sub>-Regulierung strenger wird. Und dass Volkswagen-Chef Herbert Diess jetzt auf das Elektroauto schwört. Ausgerechnet VW, der Konzern, der mit seinem Massenbetrug im September 2015 die weltweite Diesellaffäre mit all ihren Debatten ausgelöst hatte. Wahrscheinlich auch kein Zufall.

Autozulieferer sind keine Modeunternehmen, sie experimentieren nicht mit neuen Designs und schauen dann, ob es den Leuten gefällt. Sie produzieren stattdessen immer genau das, was die Autokonzerne, die die Fahrzeuge zusammenbauen, von ihnen haben wollen. Solange die Dieselpumpen und Abgasreinigung wollen, kriegen

sie Dieselpumpen und Abgasreinigung. Eberspächer verdient mit der Reinigung von Benzin- und Dieselabgasen noch immer viele Millionen. Der Bereich wächst zurzeit sogar, weil die Abgasnormen in Europa, Asien und anderswo immer strenger werden. Strengere Normen erfordern noch bessere Abgasanlagen. Und damit kennen sie sich hier nun mal aus. Doch es wird der Tag kommen, an dem auch die beste Abgasreinigung nicht mehr gefragt sein wird. Aber wann?

Draußen vor dem Gebäude hat Heinrich Baumann seinen neuen Dienstwagen geparkt, einen schwarzen 7er-BMW mit Hybridantrieb, also einer Mischung aus Verbrenner und Batterie. 3000 Kilometer ist er bislang damit gefahren, sagt er, die Hälfte davon elektrisch. Immerhin – der Chef verbraucht hier in Esslingen noch Benzin, wenn auch nicht mehr so viel. Sein Hybridwagen ist ein rollender Kompromiss: Leute, es geht auch beides, Benzin und elektrisch, alles unter einer Haube. Von den reinen Elektroautos, die heute auf dem Markt sind, hält Baumann nicht viel. Geringe Reichweite, schwere Batterien, hoher Preis. Auch deshalb setzt er darauf, dass es noch dauern wird mit dem Durchbruch des Elektroautos. Langsamer Übergang statt große Revolution, das wäre für sein Unternehmen die glimpfliche Variante.

Auch viele Arbeitnehmervertreter in der Branche hoffen, dass es mit dem Verbrenner noch etwas weitergeht. Jahrelang hatten die Autokonzerne gesagt, dass so ein Wandel für die Industrie ein Marathon sei, kein Sprint. Und jetzt sollen sie wie verrückt losrasen? Erwin Löffler, stellvertretender Betriebsratsvorsitzender bei der Conti-Sparte Vitesco in Roding, trägt eine Fleece Jacke mit Conti-Logo drauf. Er kommt zur Mittagspizza ins Rodinger „Bella Italia“. An den Tischen sitzen um diese Zeit die Leute aus der Gegend. Was passiert hier, wenn das Werk dicht ist? Und gibt es dazu wirklich keine Alternative?

### **Wenn ein Werk schließt, leidet die ganze Region. Handwerker, Putzdienste, Bäcker – einfach alle**

Löffler weiß, dass sein Arbeitgeber im Moment nicht nur die alten Pumpen, sondern auch Komponenten für sauberere und energiesparende Hybridfahrzeuge baut. Wenn schon die Pumpe nicht zu retten ist, dann könnte man doch wenigstens das Werk in Roding retten. „Das Thema E-Mobilität nimmt gerade kräftig Fahrt auf, aber leider nicht bei uns“, sagt er.

Warum kann man nicht auf andere Produkte umstellen? Warum muss man die hochqualifizierten IT-Experten an andere Standorte versetzen, statt sie zu behalten? Die Kleinstadt Roding steckt mitten im Technologiewandel. Oder, so sieht es der Betriebsrat: Die Technologie wandelt sich, aber Roding darf nicht mitmachen, weil das Werk halt zugemacht wird. Löffler rechnet vor: Da sind die Leute, die im Werk arbeiten. Dann Frau oder Mann plus im Schnitt zwei Kinder. „Dazu kommen die Handwerksfirmen und Dienstleistungsunternehmen aus dem Ort, die für das Werk arbeiten, das Kantinenpersonal, die Reinigungsdienste“, sagt der Betriebsrat: „Ganz zu schweigen vom Bäcker, Metzger und so.“ Ist ein Werk erst mal zu, leidet die ganze Region. „Die einfachen Werker lässt man im Sumpf zurück“, sagt Löffler.

Die Region, das ist die eine Sache. Der große Technologiewandel in Europa, in Asien, den USA, überall, die andere. Roding ist ja nur ein kleines Puzzleteil. Und Conti? „Conti ist ein großes Schiff auf dem Ozean, und wenn die mal eine Richtung eingeschlagen haben, dann laufen die“, sagt der Rodinger Bürgermeister Reichold. „Die sehen, wie alle großen Konzerne, jetzt nicht die Einzelschicksale.“ Was die Manager der Unternehmen aber sehen, ist, dass die alten Rezepte nicht mehr funktionieren.

Natürlich verlässt man sich auch bei Eberspächer nicht allein darauf, dass es schon irgendwie weitergehen wird mit Benzin und Diesel. Vor zwei Jahren haben sie hier in Esslingen mit etwas Neuem begonnen. „Next Shed“ heißt die firmeneigene Innovationsabteilung. Eine Art Start-up im Familienunternehmen. Mit der neuen Abteilung will man zum Beispiel Gründer ansprechen. Leute, die mit einem tragen Mittelständler wie Eberspächer bislang nicht in Berührung kamen. Leute, deren Ideen sich aber noch als ziemlich hilfreich erweisen könnten.

Heinrich Baumann führt durch den neuen Bereich, der in einem unscheinbaren Flachbau untergebracht ist. Die Möbel sind aus Euro-Paletten gebaut. An den Wänden hängen Whiteboards mit bunten Zettelchen. In den Regalen Bücher mit Titeln wie „Pitch towin“. Viel Start-up-Feeling, wenig deutscher Mittelstand. Eberspächer hat zehn Mitarbeiter für das Projekt eingestellt, später könnten es mehr werden, sagt Baumann. Um zu verstehen, was Start-up hier bedeutet, muss man vielleicht wissen, dass Eberspächer insgesamt etwa 10000 Mitarbeiter hat. Die Mitarbeiter von Next Shed sollen nach Innovationen suchen und dafür ganz anders arbeiten als der Rest des Hauses. Alle vier Monate gibt es bei Eberspächer jetzt ein sogenanntes Innovation Council, bei dem neue Ideen präsentiert werden. Eine Art „Höhle der Löwen“ aus Esslingen?

Schon, sagt Baumann, der die Sendung auf Vox regelmäßig mit seiner Tochter anschaut. Bei Eberspächer sitzt er nun selbst in der Jury und entscheidet mit, für welche Projekte es Geld gibt und für welche nicht. Zumindest ein bisschen will sein Unternehmen dahin zurück, wo sein Urgroßvater einst angefangen hat. Mehr tüfteln, weniger planen. „Dem Zufall eine Chance geben“, so sagt er es. Wobei der Zufall auch etwas abwerfen soll. „Zwei bis drei Business-Units mit mindestens 100 Millionen Euro Umsatz sollten mittelfristig schon rausspringen“, sagt Baumann und schaut dem Leiter der neuen Abteilung dabei tief in die Augen. Zurzeit macht Eberspächer 4,6 Milliarden Euro Umsatz, davon 4,1 Milliarden Euro mit Auspuffrohren und anderer Abgastechnik. Man wird also noch eine Weile darauf angewiesen sein, dass die Menschen Benzin und Diesel kaufen. Autos, bei denen ein Auspuff noch gebraucht wird.