

ZF verstärkt das Engagement in Osteuropa

Der Getriebespezialist aus Friedrichshafen investiert 220 Millionen Euro in Produktionsstätten und die Entwicklung vor Ort

Ulrich Viehöver
Automobilwoche, 13.8.2007

Friedrichshafen. Mit einem kräftigen Auf- und Ausbau der Aktivitäten in Ungarn, Russland und der Slowakei treibt die ZF-Gruppe ihre Osteuropa-Strategie voran. Auch die Werke in der Türkei bezieht der Hersteller von Getrieben, Kupplungen, Achs- und Lenksystemen in die Expansion ein. Dafür investiert der Zulieferer aus Friedrichshafen in diesem Jahr 99 Millionen Euro. Bis 2010 kommen rund 120 Millionen Euro hinzu. Die Kapital-spritze soll den Umsatz in dieser Region von 425 Millionen (2007) auf 535 Millionen Euro steigern. Auch die Zahl der Beschäftigten zwischen Ungarn und dem Ural soll steigen: von 2480 auf 2765.

Das erwartete hohe Wachstum im Pkw- und Nutzfahrzeuggeschäft sowie die Nähe zu den Kunden lockt ZF in den Osten Europas. Dessen Anteil am ZF-Weltumsatz fällt bisher mit rund drei Prozent mager aus. „In den nächsten Jahren wird er auf bis zu sechs Prozent steigen“, prognostiziert Konzernchef Hans-Georg Härter. Um diese Verdopplung bald zu erreichen, hat der ZF-Chef weitere Schritte im Blick. So erweitert Härter bereits das Engagement bei ZF-Kama (Komponenten für Nutzfahrzeuge) kräftig. Die Mehrheit am Kapital sowie die industrielle Führung an der kompletten Getriebefertigung des russischen Gemeinschaftsunternehmens liegen

nun in Friedrichshafen. Auch auf Togliattigrad (Russland), wo AvtoVAZ den Niva fertigt, hat Härter ein Auge geworfen. Dort könnte ZF Fahrwerke und Achssysteme produzieren. Und auch die Ukraine, Rumänien und Polen liegen in Härters Fokus, denn Produktionen will er „dort nicht ausschließen“.

Marktnahe Entwicklung

Im tschechischen Pilsen hat ZF gerade ein Entwicklungszentrum in Betrieb genommen. „ZF Engineering Pilsen“ mit 60 Mitarbeitern bietet noch bis zu 150 Tüflern Platz. Hier wird vor allem im Bereich Elektronik und Software „marktnah gearbeitet“ (Härter). Auch auf den Gebieten Mechatronik und Konstruktion sollen „rasch Kompetenzfelder aufgebaut werden“. Pilsen verstärkt so neben den regionalen Zentren in den USA, Japan, China und Brasilien das Entwicklungspotenzial im Ausland.

Gas gibt ZF auch in der Produktion. Standorte wie das Werk im ungarischen Eger, rund 130 Kilometer nordöstlich von Budapest, bieten dafür die Basis. Die Friedrichshafener kauften sich dort 1996 ein. In Eger wurden seit 1970 vorwiegend Getriebe für Ikarus-Busse und Raba-Laster gefertigt. Doch nach dem kompletten Wegfall dieser Abnehmer musste ZF wieder bei null anfangen. „Wir haben das Unternehmen wegen der Mitarbeiter übernommen, die gut ausgebildet und motiviert sind“,

begründet Standortleiter Ulrich Diller das Engagement.

Der ZF-Manager stellte das Geschäft von rein nationaler auf internationale Ausrichtung mit einem Exportanteil von 100 Prozent um. Heute fertigen in Eger 700 Mitarbeiter Handschaltgetriebe für Busse und leichte Lkw sowie für Pick-ups und Vans in aller Welt. Zu den Kunden zählen Iveco, Renault/RVI, Nissan und Fuso. Die Ausbaupläne sehen vor, spätestens 2012 mit mehr als 1000 Mitarbeitern rund 260.000 Getriebe zu bauen. Die Aufträge für den Umsatzsprung auf 360 Millionen Euro (2007: 190 Millionen) liegen für Eger bereits vor, versichert das Management. Auch die Produktion von Hydrauliklenkungen (ge-

meinsam mit Bosch) wird in Ungarn gezielt mit neuen Produkten ausgebaut. „Das Werk Eger brummt, wir sind rund um die Uhr ausgelastet“, schwärmt Diller.

Boomartig entwickelt sich auch der ZF-Standort Trnava in der Slowakei. In dem ehemaligen Sachs-Werk nördlich von Bratislava werden Drehmomentwandler, Kupplungen und Beläge hergestellt sowie gebrauchte Kupplungen für den Tausch aufgearbeitet. Weitere Produkte sind Fahrwerkkomponenten (ZF Lemförder) sowie die Gummi-Metall-Technik (Boge). Weil das Werk in Trnava mit gut 1700 Mitarbeitern aus den Nähten platzt, wird im 95 Kilometer entfernten Levice ein Zwillingswerk für Fahrwerkteile wie Stoßdämp-

fer, Federbeine oder Stabilisatoren gebaut. Die Verwaltungskosten werden geteilt. Im Endausbau (2011) will ZF in der Slowakei mit etwa 3000 Beschäftigten rund 350 Millionen Euro umsetzen.

Bei seiner Standortpolitik vertraut ZF-Chef Härter nicht alleine auf Kostenvorteile. „Wir verzichten auf weitere zwei Prozent Kostenvorteil und nutzen die vorhandene Infrastruktur“, betont Härter mit Blick auf die heimischen Anlagen. „Absolute Hightech-Produkte“ hätten ohnehin Vorrang in Deutschland. Ebenso wichtig wie die Einsparungen ist es Härter, die Märkte zu erschließen sowie die Geschäfte abzusichern. Durch die Präsenz will er „Wettbewerber in Osteuropa nicht zu groß werden lassen“.



Produktion in Eger: Das ungarische Werk, das unter anderem an Iveco, Renault/RVI, Nissan und Fuso Handschaltgetriebe liefert, ist eines von mehreren in Osteuropa, in das ZF kräftig investiert.