

DIE ZUKUNFT VON VW IN EMDEN

„Emder sollten Sektkorken knallen lassen“

INTERVIEW Der Auto-Experte Ferdinand Dudenhöffer spricht über die Standort-Entscheidung von VW

Der Professor für Automobilwirtschaft sieht die ostfriesische Auto-Fabrik für die Zukunft gut aufgestellt. Die Strategie mit zwei verschiedenen Autotypen hält er für klug gewählt.

VON JOCHEN BRANDT

OZ: Herr Dudenhöffer, das Emdener VW-Werk soll zur Fabrik für Elektro-Autos werden. Können sich die Beschäftigten freuen oder müssen sie besorgt in die Zukunft schauen?

PROF. DR. FERDINAND DUDENHÖFFER: Die Emdener VW-Mitarbeiter sollten die Sektkorken knallen lassen. Mit dem Wechsel zur E-Auto-Produktion zeichnet sich eine langfristig gesicherte Zukunft für den Standort ab. Der Absatz von Elektro-Wagen steigt kontinuierlich. Ab dem Jahr 2021 gelten in Europa darüber hinaus neue Regeln, was den CO₂-Ausstoß betrifft. Um die Vorgaben einzuhalten, muss der VW-Konzern dann europaweit 400 000 E-Autos pro Jahr produzieren. Im Jahr 2030 werden die EU-Regeln dann noch einmal verschärft. Bis dahin werden 40 bis 50 Prozent der VW-Autos in Europa einen elektrischen Antrieb haben.

OZ: Mit anderen Worten: Die Emdener können sich auf eine stabile Nachfrage einstellen.

DUDENHÖFFER: Richtig. Auch die für den Standort geplante Doppelstrategie mit dem Elektro-Bruder des Passat, dem Aero, sowie dem Kleinwagen MEB Entry halte ich für sehr gut. Das Beispiel



Volkswagen-Beschäftigte betreten und verlassen das Werksgelände in Emden: Die Zahl der Mitarbeiter wird mittelfristig sinken.

BILD: ORTGIES

Passat hat es gezeigt: Fertig ist ein Werk nur ein Fahrzeug, ist es gnadenlos Schwankungen bei der Nachfrage unterworfen. Um die Auslastung zu gewährleisten, setzen moderne Standorte deshalb immer auf zwei Typen: ein Hauptmodell und ein Nebenmodell.

OZ: Genau das zeichnet sich nun für Emden ab. Vom günstigen Kleinwagen MEB sollen jährlich 200 000 Stück vom Band rollen, heißt es. Für den teureren Aero ist eine Stückzahl von 100 000 pro Jahr vorgesehen.

DUDENHÖFFER: Das ist perfekt. Man merkt: VW-Chef Herbert Diess war lange bei BMW. Dort wird das zweigleisige Produktionssystem längst praktiziert. Das hat bei

BMW für hohe Flexibilität und eine beständige Auslastung an den Standorten weltweit geführt. In VW-Fabriken war das bislang anders.

Wenn das alte Modell auslief, wurde es kaum noch produziert. Wenn dann die Produktion des Nachfolgers anrollte, mussten plötzlich alle Überstunden kloppen. Das wird sich deutlich verbessern. Nach BMW-Vorbild setzt nun auch Volkswagen auf das beste Produktionssystem der Welt.



Ferdinand Dudenhöffer

OZ: Aber auch Elektro-Autos müssen den Kunden gefallen. Werden die VW-Modelle die Massen begeistern?

DUDENHÖFFER: Davon bin absolut überzeugt. Auch was die Preisgestaltung betrifft, ist VW auf dem richtigen Weg. Ich halte es in dem Zusammenhang auch für sehr vernünftig, dass der Konzern sich gerade Kapazitäten bei den Zulieferern von Batteriezellen für die E-Autos gesichert hat. Das sorgt für langfristige Sicherheit bei der Versorgung und den Beschaffungspreisen. Von der Idee unseres Bundeswirtschaftsministers, eine Batteriefabrik in Deutschland aufzubauen, halte ich übrigens nichts.

OZ: Peter Altmaier hatte am Dienstag angekündigt, den

Der Interviewpartner

Professor Dr. Ferdinand Dudenhöffer, 67 Jahre alt, hat den Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre und Automobilwirtschaft an der Universität Duisburg-Essen inne.

Bau einer Batteriezellen-Fabrik mit bis zu einer Milliarde Euro fördern zu wollen.

DUDENHÖFFER: VW wird sich an dem Vorhaben nach meiner Einschätzung nicht beteiligen – und das ist gut. Es bringt nichts, so etwas jetzt in Eigenregie hochzuziehen. Zugleich gehe ich davon aus, dass die vier namhaften Hersteller, mit denen Volkswagen sich jetzt geeinigt hat, in Europa neue Zellfabriken aufbauen werden – vielleicht auch in Deutschland. Auch das ist eine Chance auf Arbeitsplätze.

OZ: Allerdings braucht man für die E-Auto-Produktion weniger Mitarbeiter. Das trifft in Emden zunächst 500 befristete Beschäftigte, die nun doch nicht in die Stammbesetzungsliste übernommen werden. Weitere Arbeitsplätze sollen in noch unbekanntem Ausmaß über Altersteilzeit abgebaut werden.

DUDENHÖFFER: Das ist ein Wermutstropfen. Aber die Alternative wäre, dass man bald gar keine Mitarbeiter mehr in Emden braucht, weil das Werk den Anschluss verpasst hat. Da halte ich es für richtiger, mit vielleicht zehn oder 15 Prozent weniger Beschäftigten in eine sichere Zukunft zu gehen.