

<https://www.onetz.de/oberpfalz/amberg/deutsche-autoindustrie-druck-welche-folgen-hat-fuer-zulieferer-oberpfalz-id4719980.html>

Amberg | 09.04.2024 - 17:36 Uhr 

Deutsche Autoindustrie unter Druck: Welche Folgen hat das für die Zulieferer in der Oberpfalz?

Grammer, Läßple und Co. – die Oberpfälzer Autozulieferer sind extrem wichtig für die Wirtschaft in der Region. Welche Folgen hat die Umstellung auf Elektromobilität in der Autoindustrie?

von [Julian Tröger](#)



Der Teublitzter Autozulieferer Läßple hat die vergangenen Jahre genutzt, um sich auf den radikalen Wandel in der Autobranche vorzubereiten. Hier ein Blick in die Produktion.

Bild: LÄPPLE AUTOMOTIVE

In der Mail von Bilke Schäffer fällt ein Wort auf, dass an mehreren Stellen auftaucht: Unsicherheit. Die spüre man, schreibt die Marketingleiterin des Teublitzer Autozulieferers Läpple Automotive, und zwar in alle Richtungen. Das sei "kritisch", weil eine "längerfristige Planung fast unmöglich ist". Zudem spüre Läpple den Sparkurs der Autohersteller – "intensiv", wie Schäffer betont. "Auf unserer Seite entsteht dadurch auch ein dauerhafter Kostendruck."

Die Autobranche steht vor einem radikalen Umbruch: weg vom Verbrenner, hin zum Elektroauto. Vor allem vor den deutschen Autoherstellern liegen unsichere Zeiten, da sind sich die Experten einig. Das Verbrenner-Aus der EU gilt ab 2035. Die neue Elektro-Konkurrenz aus dem Ausland – Tesla, klar, aber auch die Chinesen – drängt in den Markt. Hersteller wie Byd bieten E-Autos an, die um einiges billiger sind als die deutschen. Derweil kommt der Verkauf von Elektroautos in Deutschland nicht in Schwung. Der "Spiegel" schrieb unlängst vom "Elektroschock" für die Branche. VW muss Milliarden Euro sparen. Zulieferer wie ZF Friedrichshafen, Continental oder Bosch bauen Tausende Stellen ab.

Und dann wären da noch weitere Herausforderungen – die Digitalisierung, die schwächelnde Konjunktur, der Fachkräftemangel, das politische Hin und Her ums E-Auto.

Viele fragen sich: Droht die für das Land so wichtige deutsche Autoindustrie abgehängt zu werden? Und welche Folgen hätte das für die Zulieferer in der Oberpfalz?

Wichtig für die Oberpfalz

Die spielen in der Region eine wichtige Rolle. "In der Automobilindustrie und bei deren Zulieferern sind in der Oberpfalz und im Landkreis Kelheim mehr als 28.000 Mitarbeiter beschäftigt", sagt Thomas Genosko von der IHK Regensburg. Die 33 Unternehmen, die im IHK-Bezirk in der Autobranche tätig sind, erwirtschafteten demnach im Jahr 2022 einen Umsatz von mehr als sieben Milliarden Euro. Zu den größten in der nördlichen Oberpfalz gehören die Zulieferer Novem (Vorbach), Nexans (Floß), Suspa (Sulzbach-Rosenberg), ZF (Auerbach), Grammer (Ursensollen und Haselmühl) sowie eben Läpple. Nicht alle Unternehmen antworteten auf eine Anfrage von Oberpfalz-Medien.

"Für uns geht die Gefahr eher von den Unsicherheiten in Bezug auf Projekte und Abrufzahlen aus", erklärt Läßle-Marketingleiterin Schäffer. Das Unternehmen ist "eng mit den in Deutschland produzierenden Premium-Fahrzeugherstellern verbunden", sagt sie. "Unsere Karosseriemodule finden in verschiedenen Fahrzeugmodellen Anwendung, was uns abhängig von deren Produktionsvolumina am Standort Deutschland macht." Für die Antriebsart gelte das nicht.

Letzteres erklärt auch die Grammer AG. Der Konzern stellt unter anderem Kopfstützen und komplette Mittelkonsolen sowie Armlehnen für Autos her. Man sei von dem radikalen Umbruch in der Branche nicht direkt betroffen, sagt Konzernsprecher Günter Krämer. Wegen der "weltweiten Positionierung" und dem "breiten Kundenportfolio". Grammer habe nicht nur die deutschen Premium-Hersteller als Kunden. "Insbesondere unser Engagement in China und dort verstärkt mit den neuen Spielern minimiert unser Risiko in diesem Wandel", so Krämer.

Man spüre zwar den erhöhten Preisdruck der Hersteller auf die Zulieferer, aber die Auto-Sparte entwickle sich positiv. Im vergangenen Geschäftsjahr erwirtschaftete Grammer allein in dieser Sparte 1,5 Milliarden Euro. Das war ein Plus von 8,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Zu dem Ergebnis trug vor allem auch China bei, heißt es im Geschäftsbericht 2023. Grammer ist seit Jahren in der Hand eines chinesischen Investors.

Jobs in Auerbach sicher

Auch ZF ist weltweit aktiv. Man sei nicht abhängig von den deutschen Herstellern, weil man in fast allen europäischen und amerikanischen Autos vertreten sei, erklärt ein ZF-Sprecher. Zunehmend auch mit chinesischen Kunden. "Eine neue Herausforderung könnte sich aber ergeben, wenn die chinesischen Hersteller nicht nur mit Fabriken nach Europa kommen, sondern auch ihre Zulieferer mitbringen."

Vor zehn Jahren sei ZF noch zu etwa 60 Prozent vom Verbrenner abhängig gewesen, mittlerweile seien es noch 30 Prozent, so der Sprecher. Bis 2040 sollen es null sein. "Wir bleiben voll auf E-Kurs." Der Wandel zeige sich auch am Standort in Auerbach. Der sei seit Jahren im Umbruch, und das habe Spuren hinterlassen: Früher, sagt der Sprecher, wurden dort elektromechanische Produkte wie Sensoren oder Mikroschalter hergestellt. Heute seien es Getriebesteuerungen für Hybrid-Antriebe. Zudem werden in Auerbach die "Gehirne" der Elektroantriebe, die Leistungselektronik, entwickelt und bald auch produziert. Die Jobs in Auerbach seien sicher.

Einen ganz anderen Weg ist Josef Metz mit seiner in Kümmersbruck beheimateten Metz Group gegangen. 2008 gründete er Metz Automotive, produzierte Kopfstützen für VW, Audi, BMW und Co. Mittlerweile ist seine Firmengruppe in mehreren Branchen unterwegs – Medizintechnik, Militär, Bahnindustrie, Sonderfahrzeugbau. In der Autobranche dagegen fast gar nicht mehr. Nur ein paar Serien, "eher Nischenfahrzeuge", laufen noch, sagt Metz.

Aus Autobranche raus

Vor gut zehn Jahren habe er die Entscheidung getroffen, aus dem Automarkt auszusteigen. "Wir haben gemerkt, dass es für uns keinen Sinn macht, tiefer zu gehen." Der Aufwand für das eher kleinere Unternehmen wäre dafür zu groß gewesen. "Und uns war das Ganze damals schon zu unsicher", sagt Metz, der damals schon große Veränderungen festgestellt habe, etwa das Erstarren der Chinesen. "Wir sind bewusst ausgestiegen." Das sei, findet er auch heute noch, richtig gewesen.

Läpple, der Zulieferer aus Teublitz, hat die vergangenen Jahr genutzt, um sich auf den Wandel vorzubereiten. "Entsprechend haben wir heute einen guten Teileportfolio-Mix mit unseren Projekten", erklärt Marketingleiterin Bilke Schäffer. "So können wir auch künftig Teile für Fahrzeuge unterschiedlichster Antriebsarten anbieten."

IHK-Mann Thomas Genosko sagt: "Wichtig in der derzeit schwierigen Situation ist, dass wir den Teufel nicht an die Wand malen." Die Oberpfälzer Unternehmen hätten auch in in früheren kritischen Phasen bewiesen, dass sie wettbewerbsfähig sind.

Hintergrund

Zukunftswerkstatt in Amberg

- **Was?** Branchentreff des Projekts "transform_EMN" der Metropolregion Nürnberg
- **Warum?** Beleuchtet die Herausforderungen für die regionalen Automobilzulieferer und bietet Möglichkeit zum Austausch; es geht um die doppelte Transformation und wie sie gemeistert werden kann
- **Wann und wo?** Mittwoch, 10. April, im Amberger Congress Centrum (ACC)