

Quelle:	Stuttgarter Zeitung vom 13.04.2023, S. 9 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Stuttgart)		
Auch in:	26 weiteren Quellen >		
Auflage:	8.600	AÄW: 8.403 € Reichweite: 17.974	Autor: Klaus Köster Ressort: WIRT

„Luxuskomponenten füllen keine Fabrik“

Interview Die Produkte des Stuttgarter Unternehmens Mahle werden sowohl in Luxusautos als auch in chinesischen Billigfahrzeugen verbaut. Wie sich Mahle angesichts solch unterschiedlicher Anforderungen positioniert, erläutert der neue Chef Arnd Franz.

Der Autozulieferer Mahle sucht neue Geschäfte in der Elektromobilität, sieht aber weiter auch weltweit Bedarf an herkömmlichen Antrieben. „Wir bedienen die Nachfrage nach Verbrennerkomponenten, solange es die Kunden wollen“, sagt Mahle-Chef Arnd Franz. Synthetische Kraftstoffe könnten für „deutlich unter zwei Euro“ pro Liter auf den Markt kommen, glaubt der neue Vorsitzende der Konzerngeschäftsführung.

Herr Franz, für Mahle ist der Verbrennungsmotor ein wichtiges Standbein. Was bedeutet es für diese Technologie, dass die EU ihn über das Jahr 2035 hinaus erlauben will, wenn er mit synthetischen Kraftstoffen betrieben wird?
Wir sehen, dass es bei der reinen Elektromobilität noch eine Reihe von Faktoren gibt, die den Hochlauf erschweren. Dazu gehört die Verfügbarkeit von grünem Strom und Batterierohstoffen, die Haltbarkeit von Batterien und die Frage, inwieweit mit den Rohstoffen eine Kreislaufwirtschaft aufgebaut werden kann. Die Ladeinfrastruktur und die Batteriekosten sind weitere offene Punkte. Deshalb ist es verantwortungsvoll und richtig, dass die Politik den Weg für Alternativen zur rein batterieelektrischen Mobilität frei gemacht hat.

Wird es synthetische Kraftstoffe überhaupt in den benötigten Mengen und zu bezahlbaren Preisen geben?
Ich bin überzeugt, dass Preise deutlich unter zwei Euro pro Liter möglich sind. Dazu kommt dann noch die steuerliche Behandlung. Der Bundesfinanzminister hat ja die Absicht, zwischen synthetischen und fossilen Kraftstoffen zu unterscheiden.

Für eine klimaneutrale Fahrzeugflotte von Verbrennungsaautos braucht man E-Fuels allerdings in großen Mengen. Lassen sich diese überhaupt produzieren?
Für die Herstellung von synthetischen Kraftstoffen werden wir nach kostengünstigen und klimaneutralen Möglichkeiten suchen müssen. Aus unserer Sicht ist der Nahe Osten der kostengünstigste Standort für deren Herstellung.

Die Autohersteller, vor allem Mercedes und VW, setzen aber ganz auf die batterieelektrische Mobilität. Was bringt es Ihnen als Zulieferer, auf andere Technologien zu setzen als Ihre Abnehmer?
Jeder Hersteller trifft seine eigenen strategischen Entscheidungen. Wir sehen aber, dass viele unserer Kunden nicht alles auf eine Karte setzen. Dazu gehören nicht nur BMW, sondern auch alle japanischen und ein Großteil der chinesischen und der nordamerikanischen Kunden. Wir gehen deshalb davon aus, dass der Verbrenner nach 2035 global weiter eine maßgebliche Rolle spielen wird. In Weltregionen wie Südamerika, Südostasien und Indien wird er sogar noch hochlaufen. Wir bedienen die Nachfrage nach Verbrennerkomponenten, solange es die Kunden wollen.

Ist es klug, wenn die EU jetzt aus einem Markt aussteigt, in dem gerade die deut-



Auch wenn E-Mobilität in Europa wichtiger wird – hier ein E-Motor auf einem Prüfstand –, bleibt der Verbrennungsmotor für Mahle ein wichtiges Standbein. Foto: Mahle

sche Industrie eine weltweit führende Position einnimmt?
Wir sind für den technologischen Wettbewerb, auch beim Thema Dekarbonisierung. Europa dagegen ist dabei, eine Technologie aufzugeben, in der wir weltweit führend waren. Hersteller von Fahrzeugen und Motoren in China, aber auch anderswo holen massiv auf und haben Europa teilweise schon eingeholt. Dabei wird es in Europa, vor allem in Osteuropa auch in zehn Jahren noch Gegenden geben, in denen es schwierig sein wird, den Mobilitätsbedarf mit batterieelektrischen Autos abzudecken.

China ist auch bei den batterieelektrischen Autos der größte Markt der Welt. Welche Bedeutung hat dort der Verbrenner?
China ist perspektivisch ein wichtiger Markt für Verbrennungsfahrzeuge, aber auch für E-Autos, für die Brennstoffzelle und für den Wasserstoffmotor. Wir haben dort zwei große Standorte, die Leistungselektronik und Antriebe für das E-Auto herstellen. China hat massive Standortvorteile, nicht nur bei den Lohnkosten, sondern auch bei den Energiepreisen, die nicht einmal ein Fünftel dessen betragen, was wir in Europa bezahlen.

Werden sich die chinesischen Hersteller in Deutschland etablieren?
Ja, so ähnlich wie in vergangenen Jahrzehnten die japanischen und koreanischen Anbieter. Aber die Chinesen überarbeiten ihre Modelle und Technologien wesentlich schneller. Mit starken Importeuren und einem funktionierenden Servicenetz in Europa kann der Markterfolg relativ schnell kommen.

Wie viel Mahle steckt in chinesischen Autos?
Wir haben bei japanischen Pkw-Herstellern 20 Jahre gebraucht, um 75 Prozent des Geschäftsvolumens zu erreichen, das wir mit deutschen Herstellern haben. Mit den Chinesen geht es viel schneller. Elektrifizierung und Thermomanagement sind wie in den anderen Märkten die wesentlichen Treiber.

Ist es gut, wenn die deutschen Hersteller sich vor den chinesischen Billiganbietern ins Luxussegment flüchten? Haben sie nicht auch eine Verpflichtung, aus Deutschland bezahlbare Mobilität für alle anzubieten?
Im Weltmarkt haben die deutschen Hersteller schon seit langer Zeit einen Anteil von

VIERTER CHEF IN FÜNF JAHREN

Unruhige Zeiten Der Diplom-Kaufmann Arnd Franz, geboren 1965 in Stuttgart, ist der vierte Chef innerhalb von fünf Jahren beim Autozulieferer Mahle. Er kam im November 2022 vom Ersatzteilhändler LKQ Europe in der Schweiz, wohn er 2019 nach 18 Jahren bei Mahle gewechselt war. Sein Vorgänger Matthias Arleth, der wohl zu stark auf Elektromobilität fokussiert war, hatte nach nur vier Monaten den Posten räumen müssen – wegen „unterschiedlicher Auffassungen“ zur Unternehmensstrategie.



Arnd Franz
Foto: Mahle

Zahlen Der Stuttgarter Stiftungskonzern Mahle wird seine Bilanz für das Geschäftsjahr 2022 am 24. April vorlegen. Schon bekannt ist, dass der Umsatz um mehr als zehn Prozent auf auf 12,4 Milliarden Euro angewachsen ist. Laut Arnd Franz ist das operative Geschäft des Autozulieferers damit im Plus. mas

nahezu 80 Prozent und mehr im Premiumsegment. Davon leben die Marken, das ist deren Strategie.

Welche Strategie fährt Mahle?
Wir beliefern alle: Luxus, Premium, Volumen und Nische. Mit Elektrifizierung, Thermomanagement und Motorkomponenten. Aber wir können keine Fabriken allein mit Komponenten für das Luxussegment füllen, dafür brauchen wir Volumen. Nur dann sind wir wettbewerbsfähig. Gleichzeitig sind Aufträge aus dem Premium- und Luxusbereich wichtig. Hier sind Hightechlösungen gefragt, die für den nötigen Innovationsschub sorgen.

Das ist die Firmensicht. Wie sehen Sie die Entwicklung als Staatsbürger? Es geht ja auch darum, wo die Arbeitsplätze angesiedelt sind...

Als Baden-Württemberger sage ich: Wir müssen bei Technologie und Wettbewerbsfähigkeit an der Spitze bleiben, nur dann können unsere Standorte hier wachsen. Für uns gilt: Wir produzieren dort, wo die Nachfrage ist. Von den 72000 Mahle-Mitarbeitenden arbeiten 10000 in Deutschland. Mir liegt jeder und jede Mitarbeitende am Herzen, in Brasilien, China ebenso wie in Stuttgart.

Was lässt sich zu den Geschäftszahlen für das Jahr 2022 bereits sagen?
Wir sind im vergangenen Jahr organisch um zehn Prozent gewachsen – da sind die Währungseffekte bereits herausgerechnet. Unser Umsatz stieg von 10,9 auf 12,4 Milliarden Euro. Operativ schreiben wir schwarze Zahlen. Unsere Umsatzrendite lag 2011, dem bisher besten Jahr, bei sieben Prozent. Das gibt die Richtung an, in die wir uns wieder bewegen wollen.

Das Gespräch führten Klaus Köster und Matthias Schmidt.

„Wir beliefern alle: Luxus, Premium, Volumen und Nische.“

Arnd Franz,
Mahle-Chef

Alle weiteren Quellen: Backnanger Kreiszeitung • Baden Online • Cannstatter Zeitung Online • Cannstatter Zeitung/Untertürkheimer Zeitung • Eßlinger Zeitung • Eßlinger Zeitung ez online • Fellbacher Zeitung (FZ) • Kornwestheimer Zeitung (KO) • Kreiszeitung Böblinger Bote • Kreiszeitung Böblinger Bote Online • Leonberger Kreiszeitung • Marbacher Zeitung Bottwartal Bote (MA) • Mühlacker Tagblatt online • Schwarzwälder Bote Online • Stuttgarter Nachrichten Online • Stuttgarter Nachrichten, Fern • Stuttgarter Nachrichten, Leonberg • Stuttgarter Nachrichten, SG Strohgäu • Stuttgarter Zeitung Online • Stuttgarter Zeitung, Böblingen • Stuttgarter Zeitung, Esslingen • Stuttgarter Zeitung, Filder • Stuttgarter Zeitung, Göppingen (Regional) • Stuttgarter Zeitung, Ludwigsburg • Stuttgarter Zeitung, Rems-Murr-Kreis • Vaihinger Kreiszeitung
zum Anfang dieses Artikels