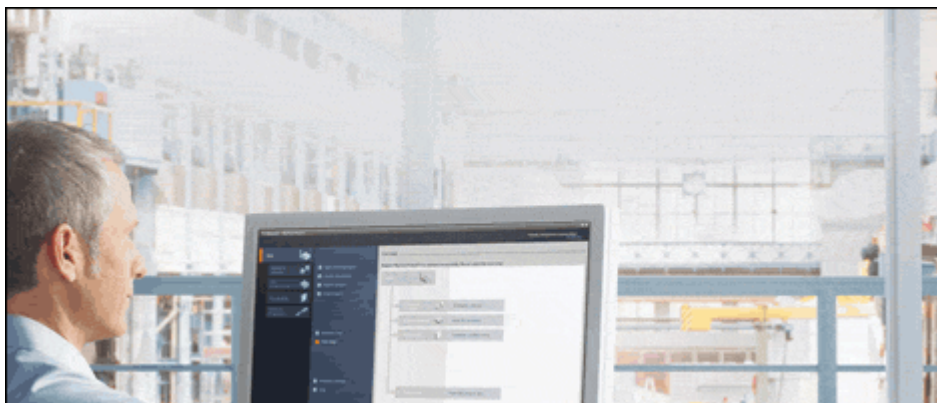


VW-Vorstand Macht plant "Aufbau weiterer Kapazitäten"

"Wir wachsen überall", so die Kernbotschaft von VW-Produktionschef Michael Macht im Interview mit Automobilwoche für Print-Ausgabe 5/ 2011. In der Fortsetzung des Gesprächs für die Internetseite dieser Zeitung spricht der Topmanager über die immense Fahrzeugnachfrage in China, die Kompetenzen der Komponenten-Fertigung im Konzern, über Rohstoffpreise – und über die jüngste Tarifeinigung bei Volkswagen.



[Henning Krogh](#)
hkrogh@craincom.de

Herr Macht, gibt es Chancen für den Aufbau eines völlig neuen Werks des VW-Konzerns am Standort Deutschland?

Das Marktwachstum findet derzeit eher in anderen Regionen der Welt statt, und darauf reagieren wir mit dem Aufbau weiterer Kapazitäten, etwa in China. Unsere Strategie ist es, mit regionalen Modellen aus lokaler Produktion die Kundenwünsche zu erfüllen. Dies auch deshalb, weil wir heute rund um den Globus mit unterschiedlichsten Handelsbarrieren oder Zollbeschränkungen konfrontiert sind. Aus diesen Hemmnissen resultieren Kostenstrukturen, die es auch nicht möglich machen, einfach so rund um den Erdball zu liefern. Klar ist aber: Wenn auch der europäische Markt in einer Größenordnung wachsen sollte, die es erforderlich macht, zusätzliche Kapazitäten zu schaffen, warum nicht?



VW-Produktionsvorstand Michael Macht: "Lohnfertigung für Wettbewerber kann ich komplett ausschließen", so der Topmanager im Interview mit Automobilwoche. "Wir müssen vielmehr unsere Werke befähigen, das erwartete rasante Stückzahlwachstum, das wir weltweit sehen, selbst darstellen zu können". (Foto: W. Schuering)

Könnten eines Tages Konzernfahrzeuge aus China nach Europa exportiert werden?

Diese Frage beschäftigt die ganze Branche. Momentan ist es so, dass jedes Auto, das wir in China produzieren, vom chinesischen Markt weggesaugt wird. Da kommen wir gar nicht nach. Die Kapazitäten der beiden geplanten zusätzlichen Werke in China, die ab 2013 starten sollen, sind bereits heute schon komplett für den chinesischen Markt verplant. Vor diesem Hintergrund sehe ich auf absehbare Zeit gar keine Möglichkeit, von China nach Europa zu exportieren.

Welcher Zeitraum gilt als absehbar im VW-Konzern?

Wir arbeiten auf Basis unserer Planungsrounden – und die bilden bei Volkswagen jeweils fünf Jahre in der Zukunft ab. Aufgrund der weltweit hohen Nachfrage nach unseren Produkten müssen wir uns in der Produktion jetzt schon strecken, das abzubilden, was der Vertrieb heute von uns verlangt.

Der frühere VW-Markenvorstand Wolfgang Bernhard hätte große Teile des Geschäftsbereichs Komponente am liebsten verkauft. Sind Sie froh, dass VW die Komponente behalten hat?

Der Geschäftsbereich Komponente arbeitet seit Jahren sehr erfolgreich, ist profitabel und stellt sich dem externen Wettbewerb in wirtschaftlicher und innovativer Hinsicht. In den letzten Jahren wurde konsequent die Fähigkeit zur eigenen Entwicklung gestärkt, so dass wichtige Produkte wie die APA-Lenkung aus Braunschweig oder die Doppelkupplungsgetriebe aus Kassel weltweit geliefert werden. Sogar die Kernkomponenten des e-Up!, des ersten reinen Elektroautos von Volkswagen, werden aus unserer Eigenfertigung stammen. Das Batteriesystem kommt aus Braunschweig, und die E-Maschine kommt aus Kassel. Diese Standorte mussten sich einem harten "make-or-buy"-Verfahren stellen.

Also der Frage nach Insourcing oder Outsourcing?

Ja. Die Werke haben sich diese zukunftsichernden Umfänge im harten Vergleich zu externen Zulieferern erarbeitet. Das heißt, sie sind überaus wettbewerbsfähig im Sinne ihrer Kostenstrukturen und Fertigungsprozesse. Und sie sind innovativ und kreativ, weil sie diese neuen Technologien auch beherrschen.

Welche Standorte könnten den Zuschlag für die Produktion des Ein-Liter-Autos bekommen?

Der XL1 ist ein zukunftsweisendes Fahrzeug, soviel ist sicher. Den Standort der Fertigung kann ich ihnen heute aber beim besten Willen noch nicht nennen.

Welche Potenziale gilt es in ihrem Geschäftsbereich jetzt forciert zu erschließen? Wie wäre es etwa mit einer Lohnfertigung für Wettbewerber?

Lohnfertigung für Wettbewerber kann ich komplett ausschließen. Wir müssen vielmehr unsere Werke befähigen, das erwartete rasante Stückzahlwachstum, das wir weltweit sehen, selbst darstellen zu können.

Wie gehen sie in ihrem Geschäftsbereich um mit den steigenden Rohstoffpreisen?

Volkswagen hat frühzeitig geeignete Strategien entwickelt, um die Risiken der volatilen Rohstoffmärkte zu minimieren. Ein Fokus liegt hier auf der strategischen Ausrichtung des Lieferantenportfolios. Bei uns laufen außerdem jede Menge Aktivitäten, um möglichst ausschussfrei und materialeffizient zu arbeiten. Wir wollen nicht so viele Späne in der Produktion haben, wir wollen Ausschuss minimieren. Auch Abfall, etwa beim Verpackungsmaterial, gilt es zu reduzieren.

Welcher Ansatz zur Reduzierung des Energieverbrauchs in der Produktion gilt Ihnen als besonders verheißungsvoll?

In unserem neuen Werk in Chattanooga haben wir große Teile der Beleuchtung in LED-Technik aufgebaut. Also LED im Außenbereich und teilweise im Innenbereich, jeweils mit einem deutlich geringeren Stromverbrauch. Auch in den Lackierprozessen werden wir dort nochmals deutlich effizienter. Aber auch an anderen Standorten legen wir weiter zu. So werden zum Beispiel unsere neuen Presswerke Servopressen haben, die über eine Rekuperation verfügen. Bei der Presse müssen Sie ja erstmal den Stempel hoch bewegen, das kostet Energie. Und beim Herunterfahren und Abbremsen des Stempels können wir dann einen Teil dieser Energie zurückgewinnen, da die neuen Pressenlinien über Servo-Direktantriebe mit hochdynamischen Torquemotoren verfügen. In diesem Thema liegt eine große Dynamik – und jede Menge Potential.

Letzte Frage: Was sagt der Produktionsvorstand zur jüngst getroffenen Tarifeinigung bei VW?

Dieser Abschluss ist richtungweisend und wird der Leistung, die gerade bei Volkswagen in der wirtschaftlichen Gesamtsituation der vergangenen zwei Jahre erbracht wurde, absolut gerecht. Was die Mannschaft hier an Engagement gezeigt hat, ist beeindruckend. Wie sich jeder, vom Topmanagement bis zur Montagelinie, gestreckt hat, um die hohe Nachfrage zu bedienen und damit die Autos auf die Straße zu bringen, erfüllt mich mit Stolz.

Artikel zum Thema:

Montag, 21. Februar 2011, 00.03 Uhr