

VON TOBIAS BRUNNER

Heimat-Treue

Die bayerischen Automobilhersteller BMW und Audi investieren Millionen in die Standorte Regensburg und Ingolstadt. Und stärken damit auch ihre Region



Neues für die Region: Während bei Audi im neuen Ingolstädter Werk bereits riesige Roboter-Reihen A3-Modelle bauen, wird die neue Halle von BMW im Regensburger Osten in knapp einem Jahr fertig sein. FOTOS: STEFAN WARTER/OH, UWE MOOSBURGER/OH

Regensburg/Ingolstadt – Noch sind nur Betonplatten, ein Baukran und Gitter zu sehen. Doch in knapp einem Jahr soll im Osten von Regensburg eine neue Halle stehen, so groß wie acht Fußballfelder. 80 Millionen Euro wird der Bau auf 49 000 Quadratmeter gekostet haben – rund 360 Millionen werden es am Ende 2015 sein, wenn alle Roboter installiert sind. Dann nämlich will BMW seine zweite Hauptlinie für den Karosseriebau im Regensburger Werk in Betrieb nehmen. Dort sollen neben dem 1er und 3er neue Modellvarianten gebaut werden. Regensburg wird damit weiter als Standort für kleine Modelle gestärkt.

Zusätzlich zur neuen Halle frischt BMW eine alte mit 20 000 Quadratmetern auf, und das Presswerk wird um 9000 Quadratmeter erweitert. Die Kosten dafür liegen bei 107 Millionen Euro. Wenn 2015 alle Arbeiten abgeschlossen sind, wird BMW in sein Werk seit der Gründung 1986 rund vier Milliarden Euro investiert haben. „Es ist ein deutliches Bekenntnis für den Standort Deutschland und auch zu Regensburg. Wir wollen der Region etwas zurückgeben“, sagt Werkleiter Andreas Wendt.

Was pathetisch klingt, hat eine lange Geschichte: In den 80er Jahren hatten Stadt und Staat mehr als 200 Millionen D-Mark in Grundstücke und Erschließung gesteckt, um BMW nach Regensburg zu holen. Hans Schaidinger kämpfte damals im Amt für Stadtentwicklung für die Ansiedlung. Heute ist er Oberbürgermeister und sagt: „BMW hat entscheidend dazu beigetragen, dass sich unsere Stadt zu einem modernen Industriestandort entwickelt hat.“

Inzwischen arbeiten hier rund 9000 Menschen, mit allen Zulieferern 25 000. Täglich laufen etwa 1100 neue Autos vom Band. Das weiß-blaue Firmenlogo gehört zur Stadt wie ihr historischer Kern mit Steinerne Brücke und Dom. Bei kaum einer großen Kulturveranstaltung in der Region ist BMW noch als Sponsor wegzudenken. Jeden Tag pendeln eigene Busse zwischen Zentrum und Werk im Stadtosten.

Aber reicht allein die Verbundenheit mit der Heimat, um Hunderte Millionen Euro zu investieren – wo sich doch in anderen Teilen der Welt viel billiger produzieren ließe? Erst im Mai eröffnete BMW sein zweites Werk in China. Werkleiter Wendt spricht denn auch von einem globalen, internen Wettbewerb um die attraktivsten Standorte. „Wir müssen dem Konzern beweisen, dass wir besser sind als andere.“ Entscheidend sei die Effizienz: Mit welchem Aufwand lässt sich wie schnell sein? Gerade hier aber stehe Regensburg gut da. Obwohl das Werk stetig wuchs, sei es gut durchdacht, die Wege kurz. Mit der neuen Halle wird es möglich sein, ein Auto vollständig in zwei benachbarten Gebäuden zu fertigen. Zudem könne das BMW-Gelände bei Bedarf noch vergrößert werden.

Ein Luxus, den Peter Kössler nicht kennt. Der Werkleiter von Audi in Ingolstadt kann nur noch in eine Richtung bauen: nach oben. Denn freie Flächen im Norden der Stadt hat seine Firma nicht mehr. Spricht Kössler von Veränderungen, nimmt er Stift und Werkplan zur Hand. Mit wenigen Strichen zieht er Straßen ein, stellt neue Gebäude hin, reißt alte ab. Was auf Papier so spontan wirkt, wird rund 20 Jahre im Voraus geplant – und kostet Audi jährlich etwa eine Milliarde Euro, die es in den Standort Ingolstadt investiert.

Doch wo nicht mehr expandiert werden kann, schwinden auch die Möglichkeiten, noch mehr Autos zu fertigen: Mit seinen jährlich 600 000 Autos stößt der Standort an seine Grenzen. Im September verkündete Audi, ein neues Werk in Mexiko zu errichten. Ingolstadt jedoch soll das nicht betreffen, die Zahl der Autos nicht schrumpfen. Denn bis 2020 will Audi pro Jahr zwei Millionen Fahrzeuge produzieren, rund 1,3 Millionen waren es zuletzt. Außerdem: „Wir können neue Standorte nur mit einem starken Heimat-Standort entwickeln“, sagt Kössler, der das Werk seit 2007 leitet und seit 2009 auch im Aufsichtsrat sitzt.

„Wir müssen beweisen, dass wir besser sind als andere“, sagt der Werkleiter

Ein Satz, wie ihn Oberbürgermeister Alfred Lehmann gerne hört. Er weiß: „Audi ist für die Stadt als größter Arbeitgeber ein wichtiger Partner. Nicht zuletzt deshalb ist Ingolstadt auch die deutsche Großstadt mit der geringsten Arbeitslosenquote.“ In der Stadtverwaltung betonen sie, wie wichtig der Konzern für den Fußballverein und soziale Einrichtungen sei. Audi war es auch, das Ingolstadt 2008 die Städtepartnerschaft mit Győr (Ungarn) einleitete – seit 1993 betreibt es dort ein Werk. Und gerade berät die Stadt in China mit Foshan, wo ebenfalls eine neue Fabrik entsteht.

All diese Wege in die Welt wären nicht möglich ohne Menschen mit „Feeling“ und „Kampfgeist“ für Audi, ist sich Kössler sicher. Dem Druck der günstigsten Produktion will er sich nicht unterwerfen. „Auch in Deutschland können wir gut verdienen.“ Rund 33 000 Menschen beschäftigt Audi im Ingolstädter Werk. Im Juli war Richtfest für den neuen A4-Karosseriebau. Und auch der A3 bekam eine neue Halle (siehe unten). „Wir leben von der Region, und die Region lebt von uns“, sagt Kössler.

Für Andreas Wendt bei BMW heißt das auch, Aufträge für den Neubau vor allem an Firmen aus der Region zu vergeben: Das Planungsbüro kommt aus Regensburg, der Tiefbau aus Pfreimd, die Elektronik aus Neutraubling – alles in der Oberpfalz. Geht es nach Wendt, bleibt das auch in Zukunft so: „Wir sind uns sicher, dass es nicht die letzte Investition sein wird.“

Der Weg des Blechs

Im neuen Audi-Karosseriewerk, das auf Energieeffizienz und Nachhaltigkeit getrimmt ist, arbeiten 806 Roboter. Doch die Feinarbeit macht der Mensch

Ingolstadt – Alles beginnt bei den Inseln. An ihnen muss jedes noch so winzige Blech vorbei, ehe es auf die Reise geht durch die gewaltige Halle. Mit jeder Fertigungsinsel, mit jedem Schweißpunkt kommt das Blech seiner Bestimmung einen Schritt näher: Am Ende findet es seinen Platz in einem neuen Auto. Doch für den Hersteller ist diese Reise mehr als bloß die Summe der einzelnen Stationen – sie ist Teil „einer der modernsten Karosseriebau-Einheiten weltweit“, wie Audi stolz die Anlagen für den neuen A3 nennt.

Im März rollte hier der erste Wagen vom Band, im September die erste Sportback-Variante. Noch stammt ein Drittel aller produzierten A3 aus der alten Serie und Halle. Doch wenn der neue Sportback im Frühjahr 2013 auf den Markt kommt, werden in der neuen Halle etwa 800 Mitarbeiter rund um die Uhr in drei Schichten an den beiden Fahrzeugtypen arbeiten. Etwa 300 Millio-

nen Euro haben Bau und Maschinen gekostet. Audi will damit in erster Linie Energie sparen und nachhaltig fertigen.

Das beginnt im Kleinen bei den extra leichten Schuhen der Mitarbeiter. Oder bei den unzähligen Sensoren, die den Energieverbrauch messen oder das Licht automatisch dimmen, sobald sich ein Mensch entfernt. Und es endet im Großen bei der neuen Spannvorrichtung zur Dachmontage, die dank Carbon rund eine Tonne weniger wiegt. „Den Leichtbau überall einfließen lassen“, nennt Sabine Mayer den Leitgedanken der Halle und verweist damit auf den neuen A3, der auch 45 Kilo leichter ist.

Mayer ist Werkführerin bei Audi, und wen sie mit auf den Weg des Blechs durch die Halle nimmt, der sieht vor allem eines: Roboterarme in leuchtendem Orange mit Werkzeugen, die an Pipetten erinnern. Zielgenau schwenken die 806 Roboter durch die Luft, oft nur Zentimeter aneinander



Chefposten: Peter Kössler leitet seit 2007 das Ingolstädter Audi-Werk. FOTO: OH

vorbei, kleben, schweißen, nieten. Zum ersten Mal in einer Audi-Fabrik werden hier auch die Türen automatisch angebracht. Über allen Stationen leuchten große Anzeigetafeln in Grün und Rot, zeigen den Mitarbeitern, wann sie die Maschinen mit Material füttern müssen. Erst der Unterboden, die Seiten, dann das Dach, Gang für Gang.

Ein gemächlicher Fußgänger braucht fast vier Minuten, um eine Seite der Halle abzuschreiten. Alles gesehen hat er aber längst nicht. Denn bei einer Höhe von 30 Metern wird auf zwei Stockwerken gearbeitet. Unten die Einzelteile, die oben vereint werden – macht rund 50 000 Quadratmeter. Das Besondere: Das Gebäude wird von vier Grundmauern getragen. Alle anderen Säulen können verschoben werden, wenn neue Roboter und Wege nötig sind.

Und doch hat alles seinen festen Platz, markiert mit blauen Strichen auf dem Boden: Werkzeugwagen, Materialkasten so-

gar die Mülleimer. Es sind diese Details, die Werkleiter Peter Kössler gerne betont, wenn er von Sauberkeit und Ordnung bei Audi schwärmt. Genauso wie er häufig den Menschen in den Mittelpunkt rückt, um den Erfolg der Marke zu erklären. Im neuen Karosseriebau jedoch verstreichen einige Meter, bis man dem ersten Mitarbeiter begegnet, der ein Fahrzeug berührt: Motorhaube und Heckklappe werden weiterhin manuell angebracht.

Noch immer sind es auch Frauen und Männer, die kleinste Fehler von Hand ausbessern, bevor ein Auto in die Lackiererei fährt. Zwar prüfen die Roboter nach jedem Schritt mit Lasern – „je früher man misst, desto schneller kann optimiert werden“, erklärt Werkführerin Sabine Mayer. Doch bei Abweichungen von einem Zehntel Millimeter gewinnt der Tastsinn. „Das kann keine Maschine erfüllen“, sondern nur der Mensch. TOBIAS BRUNNER