

Herausforderung Elektroauto-Zeitalter

Autozulieferer Rupf ATG Casting in Gölshausen begreift beginnenden Wandel als „Chance“

Von unserem Redaktionsmitglied
Joachim Schultz

Bretten-Gölshausen. In einigen Jahren kaufen die Menschen – wie geplant – kaum noch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Die Zukunft heißt Elektromobilität. Die gesamte Automobilindustrie samt Zulieferbranche steht darum vor großen Veränderungen. Der einfache Grund ist der, dass die Elektroantriebe aus wesentlich weniger Komponenten als heutige Verbrennungsmotoren bestehen. E-Fahrzeuge kommen beispielsweise ohne Getriebe und natürlich ohne Abgassystem aus.

Bei einem Verbot von Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2030 wären etwa 600 000 der heutigen Industrie-Arbeitsplätze direkt oder indirekt betroffen. Al-

E-Fahrzeuge kommen ohne Getriebe aus

lein in der Automobilindustrie wären mehr als 420 000 Jobs gefährdet. Bei kleineren und mittleren Unternehmen seien bis zu 130 000 Arbeitsplätze bedroht. Diese Zahlen präsentierte der Verband der Automobilindustrie (VDA), der dazu eine Studie beim Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung in Auftrag gegeben hatte.

Zu denen, die nach den Trickserien bei den Dieselmotoren mit den veränderten Vorzeichen in der Branche zu tun haben, gehört der Autozulieferer Rupf ATG Casting. Der Mittelständler fertigt in der Autosparte in seinem Werk im Gölshausener Gewerbegebiet hochwertige Einzelteile oder ganze Komponenten, die beispielsweise in Pumpen und Ventilen Verwendung finden.

In der Führungsetage des Unternehmens spricht man lieber über neue technologische Innovationen, die der Wandel hervorbringen wird. „Wir sehen eher die Chancen des neuen Elektroauto-Zeitalters mit ganz neuen innovativen Produkten bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen“, betont Alexander Bürk, Prokurist und hauptverantwortlich für Einkauf sowie Technischer Vertrieb.

Rupf beschäftigt in seiner Aluminium-Gießerei in Gölshausen derzeit 280 Menschen. Im Druckgussverfahren werden die für den Kfz-Bereich bestimmten Bauteile hergestellt. Diese finden nach Firmenangaben beispielsweise Eingang in Antrieben, in Pumpen, in Ketten-

spannsystemen, in der Bordelektronik und in der Abgasnachbehandlung. Über Kunden möchte Bürk nicht sprechen.

„Dass es Veränderungen geben wird, ist uns nicht erst seit dem Dieselskandal bekannt. Seit dem Bekanntwerden nimmt das Ganze jedoch an Geschwindigkeit zu. Wir haben uns frühzeitig mit dem Thema alternative Antriebe auseinandergesetzt und unsere Fühler aus-

gestreckt“, sagt Alexander Bürk. 90 Prozent des Umsatzes in Höhe von 43 Millionen Euro im Jahr 2016 erzielte Rupf ATG mit Produkten für die Autoindustrie. Der Anteil am Umsatz, den Produkte für alternative Antriebe ausmachen, liegt gegenwärtig bei rund zehn Prozent.

„Im kommenden Jahr planen wir mit einem Anteil von 15 Prozent“, sagt Bürk.

Die Rupf ATG Casting ist in ihrer Gießerei in Gölshausen auf die Produktion komplexer Druckgussteile aus verschleißfesten Aluminium- und Zink-Legierungen spezialisiert. „Unser Druckgussverfahren ist darauf ausgelegt, Bauteile in Großserie bei gleichbleibender Güte zu fertigen. Wir müssen hohe Stückzahlen fertigen, um wirtschaftlich zu sein. Der Anteil der Pkw-Branche ist notwendig, um die Anlagen zu füllen.“ Beliefert werden Kunden in Europa, Asien und Amerika.

„Die aktuelle Motorenkonstruktion ist weit entwickelt. Die Motoren der neuen Technologien sind völlig anders aufgebaut, sehr viele Bauteile in Verbrennungsmotoren sind bei Elektroantrieben schlichtweg nicht mehr notwendig“, sagt Bürk. Das Elektroauto-Zeitalter wird der Branche einen „gewaltigen Umschwung“ bescheren. Deshalb stehe der Zulieferbranche eine große Herausforderung bevor.



KOMPLEXE KOMPONENTEN aus Aluminium stellt der Autozulieferer Rupf ATG Casting in seinem Werk in Gölshausen her. Prokurist Alexander Bürk sieht im Abschied vom Verbrennungsmotor große Herausforderungen auf die Zulieferer zukommen. Foto: BNN

Bürk sieht sein Unternehmen beim beginnenden Einstieg zum E-Motor gut aufgestellt. Man begreife den Wandel in der Automobilindustrie als „Chance“ und werde diese Aufbruchstimmung vorantreiben und nutzen. Das sei die Zukunft, sagt Bürk. „Wir sind mit vielen Herstellern in Kontakt und sind mit unseren Spezialisten auch oft schon bei der Entwicklung von Teilen für Elektroantriebe mit an Bord. Es gibt Arbeitsgemeinschaften, die sich regelmäßig auf sehr hohem technischen Niveau austauschen, unterstützen und auch kreativ ergänzen. Dieser Wissenstransfer ist extrem wichtig.“

Der Branchenverband VDA zählt die Automobilbranche zu den Schlüsselindustrien in Deutschland. Die Arbeitsplätze von ungefähr 820 000 Menschen hängen mit dem Auto zusammen. Dem VDA liegen Zahlen aus dem Jahr 2015 für Baden-Württemberg vor.

In mehr als 300 Betrieben im Südwesten haben rund 220 000 Beschäftigte in der Kfz-Fertigung und bei Zulieferern zu tun. Fast ein Fünftel aller in Deutsch-

land produzierten Pkw wurden laut Branchenverband 2015 in Baden-Württemberg hergestellt.

Stichwort

Antriebsarten

Am 1. Januar 2017 waren in Deutschland insgesamt 45,8 Millionen Pkw beim Kraftfahrt-Bundesamt registriert. Allein in Baden-Württemberg waren es 6,4 Millionen Autos.

Bundesweit werden 29,9 Millionen Pkw mit Benzin betrieben, 15,1 Millionen Pkw tanken Diesel. 448 000 Autos fahren mit Flüssiggas, 77 000 Pkw mit Erdgas. 34 000 Pkw sind mit Elektroantrieb registriert, 165 000 sind Autos mit Hybrid-Antrieb. Josh