



Produktion der A3-Limousine im Audi-Werk im ungarischen Győr

Foto: dpa

Der erste komplette Audi aus Ungarn

Die VW-Tochter baut Győr für 900 Millionen Euro vom Motorenstandort zu einem vollwertigen Autowerk aus

Audi ist eine deutsche Marke, doch die Motoren kommen seit Jahren praktisch nur noch aus Ungarn. Nun hat die Ingolstädter VW-Tochter die Motorenfabrik zu einem vollwertigen Autowerk ausgebaut.

VON KLAUS KÖSTER
AUS GYŐR

GYŐR. Die 130 000-Einwohner-Stadt Győr liegt zwar auf halber Strecke zwischen den Donaumetropolen Wien und Budapest – selbst ist die Stadt aber keine Metropole. Sie ist umgeben von Feld und Wiesen, so weit das Auge reicht. Für eine riesige Fabrik ist somit reichlich Platz vorhanden – den Audi genutzt hat, um innerhalb von nur zwei Jahren ein Autowerk auf die Beine zu stellen, das so groß ist wie 50 Fußballfelder, 2100 Menschen Beschäftigung bietet und 900 Millionen Euro gekostet hat.

Für das Werk machte Audi die größte Baustelle Europas auf; mit insgesamt 9200 Beschäftigten in Győr ist der Hersteller inzwischen der größte industrielle Arbeitgeber Ungarns. Auch für Audi ist das Werk ein großer Schritt: Es trägt dazu bei, dass Audi ab Herbst 2014 mehr Autos im Ausland baut als im Inland. Vor wenigen Wochen hat das Unternehmen ein Werk in Mexiko eröffnet, ein weiteres entsteht in China; zudem produziert Audi in Russland. Weil Audi auch Kapazitäten von Volkswagen nutzt, wird die

Firma bald ein Fertigungsnetzwerk von 13 Standorten haben.

Bis 1993 war Audi ein rein deutscher Hersteller – dann entschloss sich die VW-Tochter, in Győr eine Motorenfertigung aufzubauen. Ein vorsichtiger Anfang – gerade einmal ein Motorentyp lief dort vom Band, 200 000 Stück pro Jahr. Doch verglichen mit dem, was heute vom Band läuft, waren die Anfänge bescheiden. Inzwischen ist die Produktion auf das Zehnfache gestiegen, bereits vor zwei Jahren lieferte das Werk den 20-millionsten Motor und ist heute die größte Motorenfabrik auf dem Globus. „Mittlerweile produzieren wir fast die gesamte Audi-Motorenpalette in Győr. Vom Vierzylinder bis zum Zwölfzylinder – Benziner genauso wie Diesel“, sagte Audi-Chef Rupert Stadler, als er nun den nächsten großen Schritt für diesen Standort vollzog: Das Werk ist jetzt ein vollwertiger Autostandort, der das neueste Audi-Modell, die Limousinenvariante des A3, für den Weltmarkt baut – außer für China, wo Audi eine eigene Fertigung aufbaut. In Deutschland kommt das Auto im Herbst 2014 auf den Markt, ein halbes Jahr vorher startet die Auslieferung in den USA und in China.

Audi folgt mit seiner Entscheidung, die Produktion auszubauen, einer ähnlichen Strategie wie der Daimler-Konzern, der vor gut einem Jahr im ungarischen Kecskemet, rund 200 Kilometer von Győr entfernt, ein vollwertiges Werk für die B-Klasse errichtet hat. Inzwischen läuft dort auch das Kompakt-Coupé GLA vom Band. Eine wichtige

Rolle spielen bei diesen Überlegungen die Personalkosten, die in Mittel- und Osteuropa immer noch deutlich niedriger sind als in den etablierten westeuropäischen Industrienationen. Laut Audi-Chef Rupert Stadler kostet eine Arbeitsstunde in Ungarn rund 13 Euro, in Deutschland je nach Tätigkeit 40 bis 52 Euro. Auch könne man in Győr die Kapazität je nach Bedarf um zehn bis 20 Prozent erhöhen oder reduzieren, sagt Stadler und lobt im gleichen Atemzug die Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmervertretern in Deutschland, gerade wenn es um die flexible Anpassung geht.

Allerdings führt die höhere Nachfrage nach ungarischen Arbeitskräften durch Unternehmen wie Audi und Daimler zu einem Anstieg der Lohnkosten. Dennoch dürfte das Kalkül auch in Zukunft aufgehen, sagt Stefan Bratzel, Leiter des Center of Automotive an der Fachhochschule der Wirtschaft in Bergisch Gladbach: „Selbst wenn die Löhne dort um fünf bis zehn Prozent im Jahr steigen, bleibt der Abstand zu Westeuropa enorm hoch.“

Eine größere Herausforderung als die Personalkosten ist nach Bratzels Einschätzung die Logistik: Schließlich verursacht die Lieferkette bei entfernt liegenden Standorten höhere Kosten; zudem muss sichergestellt werden, dass die größeren Entfernungen nicht zu Störungen in den Abläufen führen. Die Tatsache, dass die ungarischen Standorte von Daimler und Audi nur rund 200 Kilometer voneinander entfernt liegen, könnte sich dabei für beide Hersteller als hilfreich erwei-

sen. Schließlich wird es für Zulieferer dadurch lohnend, in der Region eigene Standorte aufzubauen, um mit beiden Herstellern besser ins Geschäft zu kommen. Gleichzeitig lägen die Standorte so weit auseinander, dass sich die beiden Hersteller nicht gegenseitig die Fachkräfte streitig machen.

Doch gefährdet der Trend zur Verlagerung nicht die Arbeitsplätze in Deutschland? Schließlich werden im Ausland nicht mehr nur Teile, die aus deutschen Werken kommen, zusammengeschaubt, sondern – wie in Győr – Fahrzeuge komplett gebaut. Nach Ansicht von Bratzel muss dies keineswegs so sein, insbesondere nicht bei mittel- und osteuropäischen Standorten, die dem gleichen Wirtschaftsraum angehören wie Deutschland. Die einzelnen Standorte innerhalb dieses Raums könnten dabei ihre jeweiligen Stärken ausspielen – in den östlicher gelegenen EU-Staaten seien dies vor allem die niedrigen Kosten. Das setze in Westeuropa niedrig qualifizierte Jobs unter Druck.

Das Beispiel Opel habe deutlich gezeigt, wie schwierig es sei, in Deutschland rentabel Mittelklassefahrzeuge zu produzieren. Die unstete Politik in Ungarn, wo fast über Nacht immer neue Sondersteuern auf ganze Branchen erhoben werden, demonstriere aber auch eine der Stärken des Standorts Deutschland – die hohe Verlässlichkeit und Stabilität. In der Wirtschaftskrise, als Gewerkschaften, Staat und Arbeitgeber gemeinsam Arbeitsplätze gesichert hätten, habe sich gezeigt, wie hilfreich der Umgang der Tarifparteien miteinander sei.