



# Mahle schwächelt

Peter Arnegger (gg)



Es hörte sich zunächst nur verhalten pessimistisch an: Der Automobilzulieferer Mahle habe im vergangenen Jahr „trotz schwieriger Rahmenbedingungen Umsatz und Ertragskraft steigern können“, teilte der Konzern am Montag mit. Man stelle sich aber bereits „auf zunehmende Probleme für die globale Autobranche ein“. Und wolle diese Lasten nicht mehr allein tragen. Sondern sieht die Autohersteller in der Pflicht. Zugleich soll der Konzernumbau weitergehen.



*Kabelloses Laden von Kraftfahrzeugen: darauf setzt Mahle unter anderem. Foto: pm*

## Hilferuf

Es sei eine „schwierige Situation“, in der das Unternehmen sich befinde, so Michael Frick, stellvertretender Vorsitzender der Mahle Konzern-Geschäftsführung und CFO, im Rahmen der Bilanzpressekonferenz am Montag. „Während Mahle die Belastungen in den vergangenen zwei Jahren zu einem großen Teil übernommen hat, bin ich überzeugt, dass in der jetzigen Situation Automobilhersteller und Zulieferer gemeinsam gefordert sind, als Partner über eine faire Lastenverteilung aus dieser schwierigen Situation herauszufinden“, sagte er laut einer Mitteilung seines Unternehmens weiter. Im Klartext: „Hersteller sollen Mahle helfen“, wie die FAZ heute titelt. Der Autozulieferer sei in Not. Fricks Worte glichen einem Hilferuf.

Erst Corona, dann Halbleitermangel, jetzt der Krieg in der Ukraine und massiv steigende Kosten – der Stuttgarter Konzern mit Sitz auch in Rottweil „gibt sich vorsichtig und verzichtet deshalb auf Prognosen für das laufende Jahr“, so das Unternehmen in seiner Mitteilung. Nur „mit hoher Ausgaben- und Kostendisziplin“ schaffe man es, eine „strukturelle und technologische Transformation weiter voran“ zu treiben.

Das heißt: Strukturen straffen. Oder, in den Worten des Unternehmens: „Ende 2021 waren im Mahle-Konzern rund 71.300 Mitarbeitende tätig und damit knapp 900 weniger als im Jahr zuvor. Die Personalreduzierung war Teil des 2020 eingeleiteten, transformationsbedingten strukturellen Konzernumbaus, der weiter vorangetrieben werden soll.“



*Verlässt den Mahle-Konzern: Matthias Arleth.*



*Michael Frick, stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung und CFO, übernimmt interimistisch den Vorsitz der Mahle-Geschäftsführung. Fotos: pm*

## Streit über Strategie

Intern gab es zuletzt Krach über die richtige Strategie. So kündigte Mahle unlängst an, zum 30. April die Zusammenarbeit mit Matthias Arleth, bis dahin Vorsitzender der Geschäftsführung und CEO, zu beenden. „Grund hierfür sind unterschiedliche Auffassungen über die künftige strategische Ausrichtung des Konzerns“, hieß es. Arleth war erst im Januar 2022 zum Technologiekonzern gestoßen. Bis zu einer Entscheidung für einen Nachfolger als CEO durch den Aufsichtsrat hat Frick den Vorsitz der Geschäftsführung übernommen.

Der Schwerpunkt des Geschäfts des Zulieferers werde sich in den kommenden Jahren immer stärker in Richtung E-Mobilität verlagern. 2030 plant Mahle, den vom Pkw-Verbrennungsmotor unabhängigen Umsatzanteil von zuletzt über 60 Prozent auf 75 Prozent zu steigern, teilte der Konzern mit.

2021 habe das Unternehmen mit neuen E-Technologien punkten können, die zentrale Kundenwünsche adressieren: Reichweite, Komfort und schnelles Laden. Auf der Fahrzeugseite zählten dazu Kühltechnologien für Batterien, mit denen das Laden in wenigen Minuten erst möglich werde. Für die Ladeinfrastruktur entwickelte Mahle nach eigenen Angaben eine Schnellladelösung mit Ladeleistungen von bis zu 750 Kilowatt. Für Effizienz und Komfort zugleich sollen wärmepumpen-basierte Thermomanagement-Systeme sorgen. Sie sollen den Reichweitenverlust im Winter um bis zu 20 Prozent reduzieren. Ein völlig neuartiger E-Motor, der ohne seltene Erden auskommt, stößt nach Unternehmensangaben bei zahlreichen Fahrzeugherstellern auf Resonanz.

## Im Blick: Antriebe für Nutzfahrzeuge und E-Bikes

Dort, wo die E-Mobilität heute noch an ihre Grenzen gelangt, will Mahle die Lücke mit anderen Antriebstechnologien wie Wasserstoff, Brennstoffzelle oder E-Fuels schließen. „Hier können wir schnell einen maßgeblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten und zugleich unabhängiger von Erdöl und Gas werden“, erklärte Frick. Vor allem bei Nutzfahrzeugen sieht er Potenzial. Als Teil der Mobilitätswende setzt Mahle auch auf E-Bikes und baut ultraleichte und kompakte Antriebe.



*Kolbenherstellung bei Mahle. Foto: pm*

## Der Kolben bleibt

Der Ausbau klimaneutraler Mobilität komme aber nicht überall auf der Welt gleich schnell voran, heißt es in der Mahle-Mitteilung weiter. Das Entwicklungstempo der E-Mobilität sei unterschiedlich. Daher betonte Frick: „Solange es Verbrennungsmotoren gibt, wird Mahle in diesem Bereich ein verlässlicher Partner für Markt und Kunden bleiben.“ Bei zahlreichen Komponenten für Verbrennungsmotoren ist das Unternehmen nach eigenen Angaben Marktführer und will seine Position in strategischen Bereichen stärken.

Der Wandel vom Verbrennungsmotor zum Elektroantrieb habe allerdings den Veränderungsdruck in allen Bereichen erhöht. „Umso besser ist es dann, wenn Arbeitnehmervertretung und Unternehmen ihre Ideen zusammenbringen“, merkte Anke Felder, Konzern-Geschäftsführerin und Arbeitsdirektorin, an. Daraus ist bei Mahle der Transformationsdialog entstanden, ein neuer Weg für die Zukunftsausrichtung deutscher Standorte, den das Unternehmen zusammen mit den Betriebsräten und der IG Metall im Jahr 2021 als Gemeinschaftsprojekt eingeschlagen hat.

Zur Stärkung der Kompetenzen und Fähigkeiten, die eine veränderte Mobilitätswelt erfordert, will das Unternehmen sich bei den Qualifizierungs- und Trainingsangeboten für die Belegschaft global weiter aufstellen. „Unser Anspruch sind leicht zugängliche Qualifizierungsangebote für alle Mitarbeitenden. Dafür haben wir eine moderne Lernlandschaft geschaffen“, machte Felder deutlich. Die Beschäftigten fänden dort relevante Trainingsinhalte zeitlich flexibel und einfach in den Arbeitsalltag integrierbar. Inhaltlich liege der Fokus noch stärker auf E-Mobilität.