



Bild: Fiat-GM Powertrain

Motoren aus Polen als wichtiges Exportgut: Fertigung bei Fiat-GM Powertrain in Bielsko-Biala; bis 2008 sollen die Produktionskapazitäten vor Ort von 535 000 auf über 800 000 Einheiten steigen.

Exportoffensive an der Weichsel

In **POLEN** sinken die Pkw-Verkäufe, weil Gebrauchtwagenimporte den Markt überfluten. Auch als Ziel für neue Autofabriken konnte das Land zuletzt nicht gegen Tschechien oder die Slowakei bestehen. Doch auch zwischen Oder und Weichsel investieren die OEMs – etwa in Motorenwerke.

Erstmals seit vielen Jahren wurden in Polen 2005 weniger Personenkraftwagen als im benachbarten Tschechien produziert. Während polnische Autowerke rund 508 000 Pkw herstellten, waren es in Tschechien an die 600 000 Autos. Ein Grund: der fallende Inlandsabsatz. Neuzulassungen in Polen

sanken 2004 um zehn Prozent auf 318 000 Einheiten, und auch 2005 ging es um weitere 30 Prozent auf 235 700 Einheiten abwärts. Ursache ist der EU-Beitritt, der Einfuhrzölle innerhalb der Gemeinschaft unmöglich macht. Denn ausgelöst hat den Einbruch im

Neuwagensegment eine dramatisch gestiegene Einfuhr von Gebrauchtfahrzeugen, insbesondere aus Deutschland. Waren es 2003 noch 33 000 importierte Gebrauchtfahrzeuge, vervielfachte sich ihre Zahl 2004 fast um den Faktor 25 auf 820 000 Einheiten. Zudem gingen mehrere Investitionsvorhaben, die Polen ins Land holen wollte, in der Vergangenheit an Tschechien oder die Slowakei – darunter Montagewerke von Kia, Hyundai sowie PSA/Toyota.

Noch nicht verloren

Doch auch Polen ging nicht ganz leer aus: MAN baut gerade eine neues Werk zur Fertigung schwerer Lkw. Zudem sorgen auch eine Reihe von Neuanläufen und neuen Modellen in den OEM-Werken vor Ort für frischen Wind. Beim größten polnischen Autohersteller Fiat Auto Poland etwa laufen Vorbe-

reitungen für den Bau des neuen Kleinwagen Fiat 500. Das Werk produzierte im Vorjahr 286 900 Einheiten der Modelle Panda und 600. Die Fertigung des Fiat 500 auf der Plattform des Panda wird 2007 im Werk Tychy anlaufen, ein Jahr später soll ein plattformgleiches Ford-Modell, der Nachfolger des Ka, hinzukommen. „Damit ist die Entwicklung des Werkes für mindestens zehn Jahre garantiert“, erklärt Enrico Pavoni, oberster Fiat-Chef in Polen.

Bei Volkswagen Poznan wird zusätzlich zum Caddy und T5 die Produktion des Caddy Maxi aufgenommen. Und General Motors Manufacturing Poland, früher als Opel Polska bekannt, hat im Vorjahr zusätzlich zu Opel Astra Classic II, Agila sowie dem aus Ungarn übernommenen Suzuki Wagon R+ auch die Produktion des Zafira gestartet. Im August 2007 soll noch eine für die osteu-

Summary

Über 90 Prozent der bei Fiat Auto Poland produzierten Fahrzeuge gingen 2005 ins Ausland, vornehmlich nach Italien. Automotive-Bauteile sind mittlerweile das wichtigste Exportgut Polens. Neben Motoren gehören dazu Kabelbäume, Metallguss-, Stanz- und Pressteile sowie Kunststoffkomponenten.

Montage elektrischer Servolenkungen:
Fertigungsmitarbeiter in Delphis polnischem
Werk in Tychy.



Bild: Delphi

Polnische Pkw-Produktion 2005

Hersteller	Einheiten
Fiat Auto Poland	286 900
General Motors Manufacturing Poland*	119 458
Volkswagen Poznan**	61 891
FSO***	39 798
Intrall Polska	374
Gesamt	508 421

Quelle: Unternehmensangaben; ohne leichte Nutzfahrzeuge
* = davon 2 869 Suzuki Wagon R+
** = nur VW Caddy Kombi und Life
*** = davon 38 137 Einheiten in Form von
Montagesätzen in die Ukraine geliefert

AUTOMOBIL
PRODUKTION

ropäischen Märkte bestimmte Stufen-
heckversion des aktuellen Astra dazu-
kommen.

Standort der Motorenbauer

Polen hat sich zu einem wichtigen Fer-
tigungsstandort für Motoren entwickelt
– Gesamtkapazität rund zwei Millionen
Einheiten. Sie sind die umsatzstärksten
Produkte unter den Automobilkomponen-
ten, vor Kabelbäumen, Metallguss-,
Stanz- und Press- sowie Kunststoff-Tei-
len. Zusammen haben sie beim Export
sogar den Umsätzen der OEMs den
Rang abgelaufen.

Fiat und General Motors investieren
gerade 81 Millionen Euro in den Aus-
bau des gemeinsamen Motorenwerks
Fiat-GM Powertrain Polska. Das Werk,
das im Vorjahr rund 535 000 Einheiten,
1,3-Liter-Dieselmotoren für Fiat, Ge-
neral Motors und Suzuki produzierte,
will 2006 rund 670 000 und 2007 gar
740 000 Motoren fertigen. Nach dem
Abschluss der Investition soll die jährli-
che Kapazität mehr als 800 000 Trieb-
werke betragen.

Mit Einführung eines neuen Arbeits-
zeitmodells in Bielsko-Biala können die
Maschinen sechs Tage pro Woche lau-
fen, während die Mitarbeiter eine Fünf-

Tage-Woche haben werden. Größter
Motorenhersteller in Polen war 2005
aber Volkswagen Motor Polska mit Sitz
in Polkowice. Dort wurden über
607 000 Einheiten produziert. Und auch
Toyota fährt gerade die Motoren- und
Getriebefertigung in seinen Werken in
Walbrzych sowie Jelcz-Laskowice hoch.
Die Gesamtkapazität beträgt 250 000
Benzin- und 180 000 Dieselmotoren so-
wie 550 000 Getriebe. Die gehen ins Ge-
meinschaftswerk mit PSA im benach-
barten tschechischen Kolín sowie an die
Toyota-Montagebänder in Großbritan-
nien, Frankreich und der Türkei.

Daneben fertigt noch Isuzu Pkw-
Diesel in Tychy, Werkskapazität 300 000
Einheiten. 2005 wurden 239 000 Moto-
ren produziert, größtenteils für GM.
2006 sollen es laut Isuzu-Plan nur noch
158 000 sein. Grund: der erwähnte Aus-
bau der Motorenfertigung bei Fiat-GM
Powertrain.

Megas sind gut vertreten

Die Großen der Zulieferbranche sind in
Polen gleich mit mehreren Werken ver-
treten. So betreibt etwa Faurecia sieben
Werke an vier Standorten mit insge-
samt 3 360 Mitarbeitern. Delphi be-
schäftigt rund 6 000 Mitarbeiter in
sechs Werken und einem Engi-
neering-Center.

TRW ist im Land an der
Weichsel an vier Standorten
präsent. Der Mittelpunkt liegt
in Czestochowa. Hier werden
Sicherheitsgurte und Airbags
hergestellt sowie ein Techno-

logiezentrum betrieben. TRW beschäf-
tigt in Polen rund 4 000 Mitarbeiter.

„Wir rechnen damit, dass das Werk
weiter ausgebaut wird“, sagt Krzysztof
Szwedkowicz, Direktor des Werks zur
Fertigung von Sicherheitsgurten. TRW
ist der größte Arbeitgeber der Stadt,
für neue Arbeitsstellen gibt es viele
Anwärter. Laut Szwedkowicz bieten
zwar Standorte wie Rumänien oder
die Ukraine niedrigere Löhne, doch
beim Management, Engineering oder
in der Logistik werden in diesen Län-
dern noch häufig ausländische Spezia-
listen benötigt.

„Polen entwickelt sich zu einem gu-
ten Standort für Forschungs- und Ent-
wicklungsaktivitäten“, meint TRW-Ma-
nager Szwedkowicz. Im Technologie-
zentrum in Czestochowa arbeiten rund
120 Mitarbeiter. Bis Ende 2008 sollen es
über 300 Ingenieure werden. Auch
Delphi will die Zahl seiner im Krakauer
Technical Center Krakow beschäftigten
Mitarbeiter bis Ende 2007 um rund 50
Prozent aufstocken.

Zufriedene deutsche Zulieferer

Für den deutschen Zulieferer Kirchhoff
Automotive hat sich Polen zu einem
wichtigen Standort entwickelt. Kirch-
hoff fertigt seit 1999 im polnischen
Mielec. Inzwischen wird an zwei weite-
ren Standorten in Gliwice produziert.
Besonders stolz ist man auf das Werk,
das in unmittelbarer GM-Nachbarschaft
Rohbaukarossen für den Opel Zafira
fertigt. „Das Sahnehäubchen ist das
Werk Gliwice II, das innerhalb von

Automotive-Zulieferer in Polen

Von A bis Z: Eine Standortübersicht mit über 170 in
Polen vertretenen Lieferanten und Links zu ihrer je-
weiligen Homepage finden Sie im Internet unter:
www.automobil-produktion.de/maerkte.php

OEM-Standorte in Polen

Pkw-Hersteller	Ort	Fertigung von
Fiat Auto Poland	Tychy	Pkw
Fiat-GM Powertrain Polska	Bielsko-Biala	Motoren
FSO	Warschau	Pkw
General Motors Manufacturing Poland	Gliwice	Pkw
Intrall Polska	Lublin	Pkw
Isuzu Motors Polska	Tychy	Motoren
Toyota Motor Industries Poland	Jelcz-Laskowice	Motoren
Toyota Motor Manufacturing Poland	Walbrzych	Motoren, Getriebe
Volkswagen Motor Polska	Polkowice	Motoren
Volkswagen Poznan	Poznan	Pkw

Nfz-Hersteller	Ort	Fertigung von
Autosan	Sanok	Omnibussen
Jelcz	Jelcz-Laskowice	Omnibussen
Kapena	Slupsk	Omnibussen
MAN*	Niepolomice bei Krakow	Lkw
MAN Star Trucks & Buses	Tarnowo Podgorne bei Poznan Starachowice	Omnibussen Bus-Rohbauten
Scania Production Slupsk	Slupsk	Omnibussen
Solaris Bus & Coach	Bolechowo bei Poznan	Omnibussen
Fabryka Autobusów Solbus	Solec Kujawski	Omnibussen
Volvo Bus Poland	Wroclaw (Breslau)	Omnibussen

Quelle: hom; * in Vorbereitung, Produktionsstart für 2007 geplant

AUTOMOBIL
PRODUKTION



Bild: FER-Belma

Montageplatz im Werk Bydgoszcz von FER-Belma für Blinkleuchten für Ford. Vor Ort werden auch Signalhörner gefertigt.

sechs Monaten von einer Baustelle zum kompletten Montagewerk für Rohkarossen ausgebaut wurde“, freut sich Ulrich G. Schröder, zuständig für die strategische Planung in der Kirchhoff-Geschäftsführung.

In Mielec wird gerade eine neue Halle gebaut. Diese Erweiterung des Presswerks soll Ende 2006 in Betrieb gehen. Kirchhoff wird dann in Polen rund 800 Mitarbeiter beschäftigen. Schröder bezeichnet die Leistung der polnischen

Mitarbeiter als „gruppenintern absolutes Benchmark“.

Zufrieden mit dem Standort Polen ist man auch bei FER in Eisenach. FER hat 2000 ein Joint Venture mit einem damals staatlichen Partner gegründet. Seit 2005 gehört das in Bydgoszcz angesiedelte Werk FER-Belma zu 100 Prozent FER. Rund 150 Mitarbeiter fertigen Signalhörner und Fanfaren sowie Blink- und Innenleuchten. „Die Mitarbeiter sind gut ausgebildet und sehr arbeitswillig“, lobt Werner Glaser, Geschäftsführer von FER-Belma.

Unterstützung für Mittelständler

Die polnischen Sonderwirtschaftszonen bieten gute Möglichkeiten, auch für kleinere deutsche Firmen: So errichtet HMT Heldener Metalltechnik ein Werk in Sroda Slaska, Sonderwirtschaftszone Legnica. „Wir werden in Polen kleine bis mittelgroße Schweißbaugruppen fertigen“, erklärt Geschäftsführer Dr. Karl Heinz Virnich. HMT will im August mit der Produktion starten und nächstes Jahr 28 Mitarbeiter beschäftigen.

Bei der Ansiedlung arbeitet HMT mit den deutschen Firmen Fiuka Fischer & Kaufmann sowie Schürholz Stanztechnik zusammen. Die drei Zulieferer wollen in Polen durch Kooperation in Bereichen wie Infrastruktur, Logistik oder Qualitätssicherung Kostensynergien nutzen.

hom/gw ←