

01.11.2020 - ZF-Friedrichshafen

Vom ständigen Wandel eines Mobilitätsherstellers

von Manfred Dietenberger

Aus den Protesten gegen Massenentlassungen beim Autozulieferer ZF Friedrichshafen (siehe SoZ 9/2020) hat sich eine kleine Serie um den Konzern entwickelt, der wie kein anderer prädestiniert wäre, den Vorreiter für die Mobilitätswende zu spielen. Die jetzige vierte Folge befasst sich mit der Geschichte des Konzerns.

Alles begann mit dem Bau von Luftschiffen. Seine erste Auslands- und Passagierfahrt absolvierte ein Zeppelin-Luftschiff mit der Typenbezeichnung LZ-4 erstmals am 1. Juli 1908. Zwölf Stunden war der Luftriese damals in der Luft. Die Route führte von Friedrichshafen über Schaffhausen, Luzern, Zürich nach Lindau zurück und brach mit zurückgelegten 384 Kilometer alle bisherigen Rekorde.

Der Zeppelin war das vierte unter der Regie des Grafen Ferdinand Zeppelin (1838?1917) gebaute Luftschiff. Sein Bau war nur mit finanzieller Unterstützung des deutschen Heers möglich, denn dem Grafen fehlte es an genügend Eigenkapital. Zuvor pries Zeppelin das 136 Meter Gefährt zunächst wie Sauerbier an, konnte aber dann doch mit dem Argument seiner Kriegstauglichkeit punkten.

Kriegstauglich

Schon damals löste die Nachricht von der grenzüberschreitenden «Fahrt» des LZ-4 große Besorgnis aus, besonders in Großbritannien, das sich bisher als sichere Insel jenseits des Ärmelkanals wähnte, aber auch in Frankreich. Das deutsche Militär blieb trotz des erfolgreichen Flugs skeptisch und beharrte nun auf einer Dauerfahrt von 24 Stunden, um den Nachweis der Eignung von Zeppelinen für Militärzwecke zu erbringen. Fünf Wochen später war es soweit. Das neue Ziel hieß nun Mainz. Die Fahrt den Rhein entlang verlief über weite Strecken zunächst problemlos. Aber schon am zweiten Tag kam es wegen eines heiß gelaufenen Kurbelwellenlagers zu Problemen mit den Motoren, was den Zeppelin zur Notlandung auf einer Streuobstwiese in Echterdingen nahe Stuttgart zwang. Da kam ein Gewitter auf und riss das Luftschiff von seiner Vertäuung und drückte es in eine Baumgruppe, wo das gasgefüllte Gefährt Feuer fing und verbrannte.

Spontan wurde noch vor Ort zu Geldspenden zum Bau eines neuen Luftschiffs aufgerufen. Wenige Monate später waren mehr als 6 Millionen Goldmark Spenden zusammengekommen, nicht nur der «kleine Mann» gab sein Scherflein für die

Luftschiffahrt, auch Inhaber von Industriebetrieben, Aristokraten und Politiker, die mögliche Rüstungsprofite witterten, spendeten reichlich. So wurde aus dem Unglück Wirtschaftsglück, und der Graf war mehr als aus dem Schneider.

So ein Batzen Geld muss aber auch verwaltet werden, dazu gründete Graf Zeppelin die «Zeppelin-Stiftung». Mit dem Stiftungsvermögen hatte er 1908 mehr als genug Startkapital zur Gründung der «Luftschiffbau Zeppelin GmbH» in Friedrichshafen. Um die Luftschiffbau Zeppelin (LZ) GmbH herum bildete sich schnell ein Technologiecluster von Partnerfirmen, an denen die LZ entscheidend beteiligt war ? etwa die Fahrradfabrik Friedrichshafen (ZF) GmbH. Anfang 1916 begann die ZF mit 62 Kollegen in einem Fabrikgebäude auf der Gemarkung Löwental in Friedrichshafen und meldete schon bald nach dem Start zehn Patente an.

Zeppelin flieg

Die zivile Luftschiffahrt war nicht das Hauptanliegen Zeppelins. Schon als Kind wusste ich, dass Zeppelin irgendwie mit Krieg zu tun hatte, als ich zusammen mit meinen Spielfreunden in den Gassen der Stadt eine Strophe eines «Kinderlieds» sang, das aus dem Propagandaarsenal des Ersten Weltkriegs stammte: «Herr Meier kam geflogen auf einem Fass Benzin. Da dachten die Franzosen, es sei ein Zeppelin. Sie luden ihre Kanonen mit Sauerkraut und Speck Und schossen dem Herrn Meier die Unterhose weg.» Tatsächlich war es schon lange vor dem Kriege Ferdinand Zeppelins Ziel, «dem Vaterland eine überlegene Waffe zu schenken», und so kam ihm der Erste Weltkrieg sehr gelegen. Vor und während dieses Krieges trat Zeppelin in Wort und Schrift als Kriegshetzer auf und forderte den Luftkrieg, etwa den robusten Einsatz der Luftschiffe für ein Flächenbombardement Englands, ja er forderte sogar, seine Luftschiffe für den Abwurf einer Eine-Tonne-Bombe über London einzusetzen. «Ganz England muss brennen!», war seine Devise. Und er wollte mit dabei sein. So forderte Zeppelin für sich das Kommando über das erste Luftschiff, das bestimmt werden sollte, den Bombentod über den Hafen von London zu bringen ? allerdings erfolglos.

Bei Kriegsbeginn 1914 standen bereits sieben Zeppeline im Dienst der kaiserlichen Truppen. Im März 1915 wurde erst Paris, im Mai dann London von Luftschiffen aus bombardiert. Allein im Jahr 1915 hatte Großbritannien 208 Tote und 432 Verletzte durch Luftschiffangriffe zu beklagen, zumeist Zivilisten. Nur ein Zeppelin ging im Unwetter verloren, keiner durch die nahezu hilflose Fliegerabwehr.

Insgesamt waren 98 Zeppeline im Kriegseinsatz. «Zeppelin, flieg | Hilf uns im Krieg | Fliege nach England | England wird abgebrannt | Zeppelin, flieg», so sangen die Schulkinder hierzulande. Die «Zepps» waren schnell als «Baby-Killer» verrufen, doch «abgebrannt» wurde England keinesfalls. Bekanntermaßen verlor Deutschland den

Krieg.

Der Maschinenpark von ZF war nach dem Krieg zwar hochwertig, aber anfänglich nur zu 20 Prozent ausgelastet, und die Schuldenlast der ZF war erdrückend. Die Luftschiffbau Zeppelin GmbH, aber auch die Banken wollten nicht in ihren Wiederaufbau investieren. Um Geld am Kapitalmarkt zu Geld zu beschaffen, wurde im Juni 1921 die «Zahnradfabrik Friedrichshafen Aktiengesellschaft» gegründet. Von den 6 Millionen Reichsmark Gründungskapital hielt die Luftschiffbau Zeppelin GmbH 4 Millionen Mark, die Maag Zahnrad- und Maschinen AG eine Million Mark. Erst zwei Jahre später gingen die ersten serienreifen Zahnräder und Getriebe wieder in den Verkauf.

Die Nazizeit

1933 begann bei ZF die Produktion für die Rüstungsindustrie immer stärkeren Raum einzunehmen. Den Nazis war die Bedeutung des Standorts Friedrichshafen für den raschen Wiederaufbau der Rüstungsindustrie bewusst. Die im Rahmen der Kriegsvorbereitung alsbald anlaufenden Staatsaufträge führten zu einem zweiten, noch gewaltigeren Boom für die in Friedrichshafen ansässige Industrie und natürlich auch für die Stadt. In der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg wurden relativ schnell große Arbeitersiedlungen hochgezogen und neue Villenviertel angelegt.

Friedrichshafen wurde zu einem der großen Rüstungszentren des Deutschen Reichs. Die ständige Produktivitätssteigerung besonders ab Kriegsbeginn wurde rücksichtslos auf den Knochen der Zwangsarbeiter möglich. Riesige Zwangsarbeiterlager entstanden, zuletzt arbeiteten rund 2800 Zwangsarbeiter allein für ZF. Sie schufteten und vegetierten bei schlechter Ernährung aber auch bei Maybach, Dornier und den übrigen Unternehmen in der Stadt. 1942 waren über die Hälfte der 26650 Einwohner Friedrichshafens Zwangsarbeiter, mies untergebracht in eiligst errichteten, riesigen Lagern innerhalb und außerhalb der Stadt. Das KZ Friedrichshafen war ein Außenlager des KZs Dachau.

Die Friedrichshafener Unternehmen spucken Unmengen von Getrieben und Motoren aus: Als die Wehrmacht im Juni 1941 die Grenze zur Sowjetunion durchbrach, rollten auch 3350 Panzer gen Moskau. Jeder Panzer wurde von einem Maybach-Motor angetrieben, in dem ein Getriebe der Zahnradfabrik aus Friedrichshafen verbaut war. Ohne die von den beiden Unternehmen hergestellten Motoren lief keiner Panzer.

Von Anfang an dabei war auch die Zahnradfabrik. Schon 1933 kooperierte ZF mit der Krupp AG, um unter dem Decknamen «landwirtschaftlicher Schlepper» ? der Versailler Vertrag verbot noch den Bau von Kriegsgerät ? die ersten Panzer für die Wehrmacht zu konstruieren. ZF entwickelte und baute ab 1936 offen das Getriebe für die Panzer III und IV. Umsätze und Gewinne gewannen rasant an Fahrt. Die Zahl der Beschäftigten nahm ab 1933 bis Kriegsbeginn um mehr als das Dreifache auf 3364 zu.

Zwei Monate nach dem Überfall auf die Sowjetunion waren schon rund die Hälfte der deutschen Panzer des Typs III und IV außer Gefecht gesetzt. Der sowjetische Panzer T-34 war ihnen technisch überlegen. Maybach und die Zahnradfabrik entwarfen nun in Konkurrenz Getriebe für die beiden Ersatzmodelle. Maybach erhielt den Zuschlag für einen neuen Panzer namens Tiger, ZF den Zuschlag für den neuen Panzer namens Panther.

Der Rüstungsstandort Friedrichshafen war berechtigterweise bei der Anti-Hitler-Koalition einer der verhasstesten. Auf Churchills Liste der 50 wichtigsten Angriffsziele der Royal Airforce rangierte Friedrichshafen auf Platz 10. Im April und Juli 1944 zerstörten Bombenangriffe die Stadt großflächig. Im September 1945 lebten nur noch 3105 Menschen in der völlig zerstörten Stadt.

Wiederaufbau in Sozialpartnerschaft

Nach der Befreiung Friedrichshafens vom Faschismus durch französische Soldaten, drohte der Zeppelin-Stiftung und damit auch der ZF die völlige Zerschlagung bzw. Demontage. Daher schrieb der ZF-Betriebsrat am 19. Juli 1946 an den damaligen Tübinger Staatsrat und späteren Bundesratsminister Carlo Schmid (SPD):

«Es ist der Kampf um unsere Existenz, der uns zwingt, diesen ungewöhnlichen Weg zu beschreiten, um ... auch die letzte Möglichkeit auszuschöpfen, unsere Familien zu sichern ... Der LZ-Konzern unterliegt dem Stilllegungsbescheid ... Die Durchführung des Befehls, schon dreimal ... befohlen, wurde bis jetzt durch die Vermittlung des Herrn Kreisgouverneurs Commandant Ulmer aufgeschoben. Weitere Hilfe können wir ... nur erwarten, wenn die ZF sich der Belastung des Konzerns durch seinen Ruf als Rüstungsschmiede entzieht.» Erst 1950 klärte sich die Eigentümerstruktur der ZF AG. Friedrichshafen ist heute eine der Wiegen der Mobilität zu Luft, zu Lande und zu Wasser ? zivil wie militärisch. Derzeit arbeiten rund 10000 Menschen bei der ZF-F AG, bei Zeppelin selbst etwa 550. Von den derzeit 37000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Friedrichshafen arbeiten etwa 12000 unmittelbar an Mobilitätskonzepten, in der Luft- und Raumfahrt sowie für Motoren, Turbinen und Aggregate. Die Stadt zählt 62000 Einwohner, davon sind geschätzt rund 30?40 Prozent in Kurzarbeit. Noch mehr als an Corona leidet die Stadt an der Krise der Autobranche. Und das Unternehmen setzt voll auf die neuen Antriebe. Der Verbrennungsmotor macht bei ZF nur noch 30 Prozent vom Umsatz aus.

Bislang war Friedrichshafen (ähnlich wie Sindelfingen) eine wohlhabende Stadt. Die Zeppelin-Stiftung, gespeist von der ZF-Dividende, ermöglicht der Stadt viele zusätzliche Leistungen im gemeinnützigen und mildtätigen Bereich ? etwa Zuschüsse zu Wasser- und Stromrechnungen, verbilligte Eintritte oder Weihnachtsaktionen für Bedürftige. Nur

die Pflichtaufgaben der Stadt werden aus dem städtischen Haushalt finanziert.

Noch sind 300 Millionen Euro zweckgebundene Rücklagen in der Stiftungskasse. Das alles ist aber jetzt in Gefahr. Die Dividende ist kein Fixbetrag, sondern an das Unternehmensergebnis gekoppelt (18 Prozent des Nachsteuergewinns), und um den Gewinn ist es 2020 ? und wohl noch länger ? schlecht bestellt.

Eine neue Perspektive der Transformation der Produktion muss entwickelt werden, aber von wem, mit wem und, wenn es sein muss, gegen wen? Die Eigentümerstruktur des Autozulieferers ZF-F ist eine besondere, weil der Mehrheitsaktionär die Zeppelin-Stiftung die Stadt Friedrichshafen ist ? ob zum Vorteil oder zum Nachteil, das wird sich in der kommenden Auseinandersetzung um die Zukunftsperspektive zeigen.

Denn auch bei ZF-F wird seit Jahrzehnten statt der Internationale das Hohelied auf die Sozialpartnerschaft gesungen, egal wie oft und wie tief das Unternehmen in der Krise steckt. Statt mit einer klaren Gegenmachtstrategie antworten die Belegschaftsvertreter im Aufsichtsrat und im Betriebsrat mit dem Verweis auf die doch bislang so erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem ZF-F-Vorstand und fügt kleinlaut noch hinzu, die Einzelinteressen beider Gruppen müssten immer gegeneinander ausgehandelt werden. Das ganze kraftlose Fingerhakeln steht unter dem Motto: «Der ZF-Weg» ? wie aufgesteckt auf dem Sozialpartnerschaftspanier.