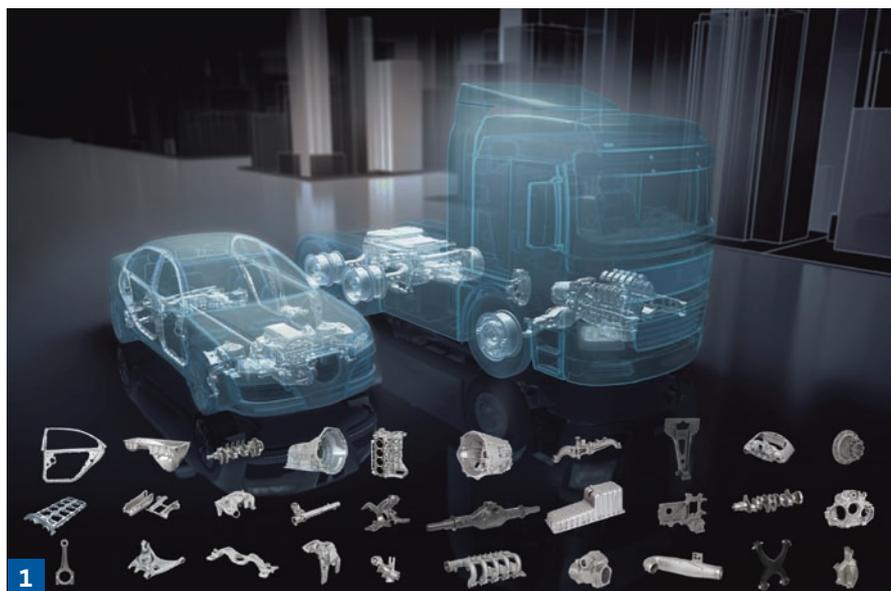


# IM FOKUS: GEORG FISCHER

## Schweizer Präzision

Die weltweite Wirtschaftskrise hatte 2009 auch tiefgreifende Auswirkungen auf **GEORG FISCHER**. Der Gesamtumsatz ging um 35 Prozent zurück. Der Anteil des Automotive-Geschäfts am Umsatz sank von 48 auf 43 Prozent. Restrukturierungsmaßnahmen sind bereits eingeleitet.



1) Guss- und Strukturteile: Fast in jedem Fahrzeug stecken Komponenten der GF Automotive. 2) Der erste von Hand vollzogene Guss im jungen Eisengießerei-Werk von Georg Fischer Automotive im chinesischen Kunshan, Provinz Jiangsu. 3) Preisgekrönt: Die Alu-Druckguss-Türrahmen des Porsche Panamera wurde in der Kategorie ‚Strukturteile‘ jüngst ausgezeichnet.



Bilder: Georg Fischer

Der Schweizer Gussteile-Spezialist mit Know-how bei Sand-, Druck- und Kokillenguss legte gerade seine jüngste Bilanz vor: Der Gesamtumsatz der Georg Fischer AG (GF) ging um 35 Prozent von 4,465 auf 2,906 Milliarden Schweizer Franken zurück.

Jedoch: „GF hat rasch reagiert und operativ schon im zweiten Halbjahr den Turnaround geschafft. Dank der sofort eingeleiteten Maßnahmen haben wir die Kosten um 430 Millionen Schweizer Franken gesenkt und ein positives Betriebsergebnis im zweiten Halbjahr sowie einen deutlich positiven freien Cashflow von 94 Millionen Franken für das gesamte Jahr erzielt“, betonte Konzernchef Yves Serra anlässlich der Präsentation des Zahlenwerks.

Eine fünfjährige Anleihe über 300 Millionen Franken wurde erfolgreich platziert. Unter der Federführung der

UBS wurde ein neuer Konsortialkredit über 420 Millionen Franken bis 2013 ausgehandelt. Damit sei die mittelfristige Finanzierung des Konzerns gesichert, heißt es in Schaffhausen, und die Gefahr einer Kapitalerhöhung ist vom Tisch. Bis Mitte 2010 soll die Mitarbeiterzahl um 400 auf rund 12 000 sinken. Ende 2008 waren es konzernweit sogar noch über 14 300 Beschäftigte gewesen.

Serra und sein Managementteam planen den Ausbau von GF Piping Systems; die Stärkung nicht-zyklischer Geschäftsfelder, den Ausgleich im Portfolio hinsichtlich Größe, Geographie und Abnehmer. Georg Fischer soll durch Innovationen weiter wachsen und seine Präsenz in Asien, Amerika und Osteuropa stärken.

### Automotivebereich eingebrochen

Auch der GF-Bereich Automotive litt wie viele Branchenunternehmen in der

ersten Jahreshälfte spürbar unter dem massiven Abbau der Fahrzeugbestände bei Händlern und Herstellern, der dem Markteinbruch folgte. Erst in der zweiten Jahreshälfte erholte sich die Automobilproduktion wieder leicht.

Gegenüber 2008 mit 2,161 Milliarden Franken ist der Automotive-Umsatz des Konzerns sogar überproportional um 42 Prozent eingebrochen. Von den drei Unternehmenssäulen erwirtschaftete der Autosektor aktuell mit 1,261 Milliarden Franken „nur“ 43 Prozent vom Umsatz 2009; 2008 war es mit 48 Prozent noch fast die Hälfte. Operativer Bereichsverlust vor Sonderbelastungen 60 Millionen Franken; im Vorjahr gab es noch einen Gewinn von 78 Millionen Franken.

Die wichtigsten Restrukturierungsmaßnahmen wurden bereits laut Konzernangaben im Automotive-Bereich vollständig umgesetzt: Dazu gehörten

## ZAHLEN / DATEN / FAKTEN

der Verkauf der Leichtmetall-Gießerei im österreichischen Gleisdorf an die Holding Bavaria Industriekapital AG, sowie die Schließung der Aluminiumgießerei im kanadischen Montreal. Die wurde kurzerhand nach China verlegt.

Die 2009 begonnene Umstrukturierung der Leichtmetall-Gießereien in Garching bei München und im österreichischen Herzogenburg soll Mitte 2010 abgeschlossen sein. Die Kosten des Automotive-Rückbaus beliefen sich bisher auf 49 Millionen Franken, so dass der Betriebsverlust nach Sonderbelastungen 109 Millionen Franken beträgt.

**Vorsichtiger Optimismus**

Dank dieser und weiterer Maßnahmen zur Kostensenkung und Effizienzsteigerung der Produktionsstandorte verlief die Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2009 aber deutlich positiver.

Josef Edbauer, Leiter der Automotive-Sparte, zeigt sich für 2010 denn auch vorsichtig optimistisch: „Der deutsche, beziehungsweise europäische Markt wird in 2010 noch anspruchsvoll bleiben. Wir gehen bei den Kleinfahrzeugen durch das Auslaufen der Abwrackprämie von einem Rückgang aus, was GF Automotive aber nicht so sonderlich betreffen sollte, da wir in diesem Fahrzeug-Segment nicht allzu stark vertreten sind.“

Und er fährt fort: „Wir sehen eher die Chance eines leichten Zuwachses im Bereich der Mittel- und Oberklasse-Fahrzeuge. Viele Flottenfahrzeuge stehen zum Austausch an. Deshalb sind wir

**Unternehmenskennzahlen – Georg Fischer AG**

<b>Umsatz 2009</b>	2,906 Mrd. CHF	<b>davon Automotive</b>	1,261 Mrd. CHF
<b>Betriebsergebnis 2009</b>	-201 Mio. CHF	<b>Freier Cashflow</b>	94 Mio. CHF
<b>Konzernergebnis 2009</b>	-238 Mio. CHF	<b>Fertigung Automotive</b>	11 Standorte
<b>Mitarbeiter (12.2009)</b>	12 481	<b>Eigenkapital</b>	1,152 Mrd. CHF

1,510071 CHF = 1 Euro (Jahresmittelkurs 2009)

**Gründung:**

Die Wurzeln des Schweizer Unternehmens reichen bis in das Jahr 1802 zurück. Damals eröffnete Johann Conrad Fischer eine Gießerei für Feuerspritzen und Glocken.

**Konzern heute:**

Georg Fischer mit Hauptsitz Schaffhausen, Schweiz, fokussiert sich auf die Bereiche Piping Systems, Automotive und AgieCharmilles; gehört zu den weltweit größten Spezialisten für Druck-, Sand- und Kokillenguss; rund 26 Prozent des Umsatzes werden aktuell außerhalb Europas erwirtschaftet. Dieser ist gegenüber 2008 um 35 Prozent gesunken.

**Konzernleitung:**

**Yves Serra**, CEO und Leiter Konzernstab Unternehmensentwicklung; **Roland Abt**, Leiter Konzernstab Finanzen und Controlling; **Josef Edbauer**, Leiter GF Automotive; **Michael Hauser**, Leiter GF AgieCharmilles; **Jürg Krebsler**, Delegierter des CEO für Konzernprojekte; **Pietro Lori**, Leiter GF Piping Systems.

**Wettbewerber:**

Zu Georg Fischers Konkurrenten zählen etwa die verbliebenen hauseigenen Gießereien der Autohersteller sowie unter anderem Brabant Alucast, Compenta, Franken Guss, Halberg, Handtmann, Honsel, KSM, Montupet und Teksid.

**Aktionärsstruktur:**

Rund 80 Prozent der Aktien halten Schweizer (42 Prozent Privatpersonen / 38 Prozent juristische Personen). Die restlichen 20 Prozent halten ausländische Gesellschaften und Privatpersonen (Stand Ende 2009).

gw

**Kommentar von Prof. Dr. Bernd Gottschalk, AutoValue GmbH****Georg Fischer: Stahlbad für den Gießer**

Härtetests gehören für den renommierten Hersteller hoch beanspruchter Gussteile eigentlich zu den leichteren Übungen. Bis die Krise kam und tiefe Löcher in die Bilanz schlug, einen radikalen Personalabbau, Dividendenverzicht und eine Restrukturierung nach sich zog, die das stolze Unternehmen seit 70 Jahren nicht erlebt hat.

Druck statt Druckguss hieß es plötzlich. Vergessen waren alle schmückenden Prädikate und Auszeichnungen, wie Technologie- und Marktführerschaft, innovativer Aluschaum, intelligenter Materialmix von Eisen, Alu und Magnesium, Wettbewerbsvorsprung bei Sphäroguss, ‚Lieferant des Jahres‘ oder die Tatsache, dass sich das Kundenportfolio der Schweizer wie das ‚Who is who‘ der Autobranche liest.

Aber es gibt ein Leben nach er Krise: Das Schlimmste scheint überstanden, der Konzernumbau

greift. Die Finanzen sind sicher, das Kreditrating ist stabil, das operative Ergebnis wieder besser, der Cash Flow positiv und die Nettoverschuldung reduziert. Der Kurs steigt wieder. Aufatmen!

Und was kommt danach? Der Alltag? Wohl kaum. GF Automotive muss noch kostengünstiger produzieren, muss helfen, Gewicht zu reduzieren, seine Abhängigkeit vom Einkauf (rund 70 Prozent) in den Griff kriegen, sein Produktportfolio an Downsizing und alternative Antriebe anpassen und seinen ‚footprint‘ weiter in Richtung Asien ausbauen. Das Zusammenfallen der Zyklen des Pkw- und Lkw-Geschäfts hat das Unternehmen hart getroffen, aber nicht umgehauen.

Die hohe Gestaltfestigkeit, die die Produkte auszeichnet, muss nun auch die Konzernstruktur erreichen. Dann wird GF-Automotive auch künftig ein Unternehmen aus einem Guss sein.



Beurteilt exklusiv für AUTOMOBIL PRODUKTION die Lage führender Zulieferer: Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Geschäftsführer AutoValue und ehemals VDA-Präsident.



**Hofft 2010 in Westeuropa auf Wachstum beim Flottengeschäft: Josef Edbauer, Leiter GF Automotive; Online-Interview mit ihm unter: [www.automobil-produktion.de/2010/04/wir-sind-vorsichtig-optimistisch/](http://www.automobil-produktion.de/2010/04/wir-sind-vorsichtig-optimistisch/).**

auch optimistisch, schließen aber einzelne Rückschläge nicht aus.“

Edbauer leitet die Unternehmensgruppe seit November 2008 und ist Mitglied der Konzernleitung von Georg Fischer. Der Deutsche ist seit über 30 Jahren beim Schweizer Konzern.

#### Asien im Fokus

Mit zwei Werken ist GF Automotive mittlerweile in China, dem aktuell weltgrößten Automarkt, vertreten. Seit 2005 existiert in Suzhou eine voll ausgelastete Leichtmetall-Gießerei, deren Ausbau laut Edbauer bereits in dritter Stufe erfolgreich abgeschlossen ist. „Seit dem Frühjahr 2009 haben wir auch einen zweiten Standort für Produkte aus Eisenguss in China, in Kunshan.“

GF ist eigenen Angaben zufolge einer der wenigen Hersteller in China, die Sicherheitsbauteile aus Sphäroguss, also Eisenwerkstoff mit Kugelgraphit, anbieten. Das Verfahren erzeugt Leichtbaukomponenten mit höchster Schweizer Präzision und sei in China einzigartig. Zahlreiche Aufträge, auch internationaler Kunden, lasten Kunshan gut aus.

Befragt zur Automotive-Strategie des Konzerns hinsichtlich der Wachstumsregionen, betont Edbauer: „Die asiatischen Märkte sind für GF Automotive von großer Bedeutung. Speziell China ist der Wachstumsmarkt Nummer eins; hier existiert ein massiver Bedarf der Bevölkerung nach Mobilität. Dies gilt sowohl im Kleinwagen- als auch im Mittel- und Oberklasse-Segment. Das Wachstum in Indien steht im Fokus unserer Beobachtung, wir haben aber auch andere Märkte im Blick.“

Die aktuelle Krise hat den Trend zu sparsameren und leichteren Autos be-



**Am größten Standort von GF Automotive im deutschen Singen: 1 300 Beschäftigte fertigen dort Schwenklager, Querlenker, Radnaben, Bremssättel und andere, hoch beanspruchbare Pkw- und Nutzfahrzeug-Eisengussteile.**

schleunigt, wie Edbauer bestätigt. Sein Bereich entwickelt derzeit mit mehreren Kunden Leichtbau-Lösungen für künftige Bauteile und neue Modelle.

Kürzlich gewann sein Team für den Türrahmen des Porsche Panamera den ersten Preis in der Kategorie ‚Strukturteile‘ beim internationalen Alu-Druckguss-Wettbewerb im Rahmen der Nürnberger Euroguss 2010. Das prämierte Leichtmetall-Gussteil wird im österreichischen Werk Altenmarkt hergestellt. Insgesamt 37 Komponenten aus Eisen, Alu und Magnesium liefert GF Automotive für die viertürige Limousine.

Häufig werde bei Leichtbau an Leichtmetalle wie Alu und Magnesium gedacht. Aber bei GF Automotive hat auch Eisenguss eine Zukunftsperspektive. Durch Strukturoptimierung dank Simulation, auch nach Vorbild der Natur, kurz bionisches Design, erzielen die Schweizer bei

Gussteilen Gewichtsreduktionen von bis zu zehn Prozent. Nicht umsonst seien alle drei Werkstoffe im Portfolio.

Der Eisengusswerkstoff Sibodur ist für hochbelastete Antriebs- und Fahrwerksteile sogar Alternative zu geschmiedeten Bauteilen, fester und zäher als Alu und günstiger als Stahl. Und man arbeite in Schaffhausen an den Autos von morgen mit. GF Automotive liefert bereits anspruchsvolle Getriebegehäuse, die die Elektrifizierung unterstützen. Edbauer betont: „Der Anspruch heißt Leichtbau und effiziente Kühlung. Stichworte sind Verbundguss und eingegossene Kühlrohre.“ *Andreas Gottwald* ■



**Automobil-Zulieferer in Deutschland – zu bestellen online unter: [www.automobil-produktion.de/inhalt/sonderausgaben/](http://www.automobil-produktion.de/inhalt/sonderausgaben/)**

## 2009 wurden rund 80 Millionen Bauteile gefertigt

GF Automotive verfügt über umfassende Fertigkeiten im Eisen- und Aluminium-Sand sowie im Alu-Kokillengießen, zudem im Alu- und Magnesium-Druckgießen. Das Produkt- und Leistungsspektrum umfasst die Entwicklung und Produktion hoch beanspruchbarer Gusskonstruktionen für Antrieb, Fahrwerk und Karosserie aus Eisen, Aluminium oder Magnesium. Darüber hinaus haben die Schweizer die Bearbeitungskompetenz für einbaufertige Gusskomponenten mit Know-how für Oberflächen- und Verbindungstechniken kombiniert. Geliefert werden die Teile je nach Kundenwunsch unbearbeitet, teilbearbeitet oder einbaufertig. GF Automotive fertigt von der Tür bis zum Kurbelgehäuse

auch immer mehr Bauteile aus Alu- und Magnesium-Legierungen.

Der Konzern beliefert nahezu alle namhaften OEMs und fertigte allein 2008 über 110 Millionen Bauteile für Fahrwerk, Antrieb und Karosserie von Pkw oder Nfz. Das sind rund 2 000 Produkte für Fahrwerk, Antrieb und Karosserie, die überall in der Welt in nahezu allen Automodellen zum Einsatz kommen. Diese Gussbauteile, die GF Automotive in Eisen und Leichtmetall produziert und auslieferte, wogen 550 000 Tonnen; das entspricht in etwa dem Gewicht von 55 Eiffeltürmen. Krisenbedingt waren es 2009 zirka 80 Millionen produzierte Teile, beziehungsweise 325 000 Tonnen. *gw*