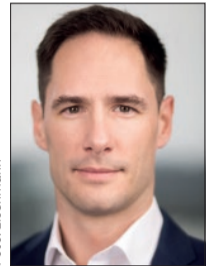


Eisenmann ist zurück

Spezialist für Lackieranlagen meldet nach Insolvenz erstmals positives Ergebnis – Mehr Aufträge

MICHAEL GERSTER
AUTOMOBILWOCHE, 24.7.2023

BÖBLINGEN. Vor vier Jahren ist der Anlagenbauer Eisenmann in die Insolvenz gerutscht. Das Lackiergeschäft ging Ende 2020 an



Geschäftsführer Matthias Haarer: Großauftrag von VW als Türöffner.

die holländische Beteiligungsgesellschaft Nimbus. Jetzt sieht sich das Unternehmen zurück in der Spur. „Im Jahr 2022 haben wir erstmals einen Jahresüberschuss von 1,1 Millionen Euro erwirtschaftet“, sagte Geschäftsführer Matthias Haarer der *Automobilwoche*.

Mit dem Unternehmen von damals hat Eisenmann nur noch wenig gemein. Von den mehr als 3000 Mitarbeitern sind im Kerngeschäft noch 155 übrig geblieben. Verwaltung, Logistik und ein Technikum für die Entwicklung sind am Stammsitz Böblingen noch in Betrieb. Ein Teil der Gebäude ist vermietet. Früher baute Eisenmann komplette Lackieranlagen aus einer Hand bis hin

zur Errichtung der Gebäude dafür. Zu den Kunden gehörten praktisch alle großen Autohersteller.

Doch zu viele angenommene Aufträge überforderten das Unternehmen. Jetzt will sich Haarer auf die profitablen Segmente in der Wertschöpfung beschränken. „Unser Fokus liegt aktuell auf der Entwicklung von Lösungen für modulare oder zusammenhängende Teilabschnitte, mit denen sich die Prozesse in der Lackiererei und der Endmontage im Sinne der Kosten- und Produktionseffizienz bestmöglich verknüpfen lassen.“ Diese realisiere das Unternehmen idealerweise mit innovativen Technologien für die Tauchlackierung, die Lackabscheidung und -trocknung. Auch Wartung und Service für die rund 2000 bestehenden Anlagen sind Teil des Geschäfts. Neben den OEMs gehören Hersteller von Baumaschinen, Reifen oder Haushaltsgeräten zu den Kunden.

Als eine Art Türöffner diente Anfang 2022 ein Großauftrag von Volkswagen in zweistelliger Millionenhöhe für das neu entwickelte VarioShuttleXL. Dabei können Tauchkurven beim Lackieren für jeden Karosserietyp flexibel programmiert werden. Batterien und der Trend zu SUVs lassen die Autos immer schwerer werden. Mit dem VarioShuttleXL können



Tauchsystem VarioShuttleXL: Damit können auch schwere Karosserien bewegt werden.

bis zu zwei Tonnen bewegt werden. Ziel sei es, nach und nach wieder größere Teile einer Gesamtlackieranlage anzubieten. „Unsere Vision ist, bis 2030 eine Größenordnung von rund 150 bis 200 Millionen Euro erreicht zu haben.“

Trend zur Nachhaltigkeit

Dabei kommt Eisenmann der Trend zur Nachhaltigkeit entgegen. Viele Anlagen der Autohersteller sind veraltet. Üblicherweise werden die Karosserien noch auf einem Stahlschlitten (Skid) durch die Lackiererei gefördert. „Mit unserem Ansatz sparen wir die

starre Fördertechnik und nutzen ein fahrerloses Transportsystem, welches uns ermöglicht, die Karosserie ohne Skid zu fördern.“ Das benötigt weniger Energie, da der Schlitten während des Lackierprozesses nicht aufgeheizt und abgekühlt werden muss.

Für 2023 rechnet Haarer mit einem Auftragseingang von 90 Millionen Euro. 2022 waren es 70 Millionen und ein Jahr davor 35 Millionen Euro. Für 2026 ist der Umzug in einen Neubau geplant, der ebenfalls in der Region sein soll. Haarer: „Damit dokumentieren wir den erfolgreichen Neubeginn auch nach außen hin.“

TICKER

- Für das von der Schließung bedrohte **Continental-Werk** im niedersächsischen Gifhorn mit 900 Mitarbeitern gibt es eine Perspektive. Das auf Wärmetechnik spezialisierte Unternehmen **Stiebel Eltron** will den Standort übernehmen und dort eine Edeldstahlspeicher-Produktion für Wärmepumpen aufbauen.
- Der Lkw- und Zugbremshersteller **Knorr-Bremse** will sich von weniger rentablen Unternehmensteilen trennen. Bis zu 1,4 Milliarden Euro des Konzernumsatzes könnten veräußert oder einem „straffen Sanierungsplan“ unterzogen werden, sagte CEO Marc Llistosella.
- Das Technologieunternehmen **HCLTech** aus Indien übernimmt 100 Prozent der Anteile am Ingolstädter Entwicklungsdienstleister **ASAP** mit 1600 Mitarbeitern. HCLTech will so sein Deutschland-Geschäft ausbauen.
- Der schwedische Zulieferer **Autoliv** will 2025 sein Werk in Elmshorn mit 500 Mitarbeitern schließen. Parallel dazu gibt der Spezialist für Sicherheitstechnik seinen Standort im britischen Congleton mit rund 250 Beschäftigten auf. kfl

Enttäuscht von Fiat

Regierung in Rom will Stellantis zu mehr Investitionen bewegen

TURIN. Der riesige Gebäudekomplex im Turiner Stadtteil Lingotto war bei der Eröffnung 1923 die fortschrittlichste Autofabrik der Welt. Genau 100 Jahre später präsentierte Fiat auf dem Dach des Bauwerks mit der berühmten Teststrecke den elektrischen 600 und den neuen Topolino.

Doch die Gegenwart in Italien ist trist. Der Topolino wird in Marokko produziert, der Fiat 600 in Polen. Geworben wird allerdings mit italienischem Lebensgefühl. Allein in Turin fertigten einst bis zu 70.000 Beschäftigte 1,5 Millionen Autos im Jahr. 2022 wurden in ganz Italien nur noch 473.000 Autos produziert. Das ist Platz sieben in Europa. Dabei lieferte sich Italien einst mit Deutschland ein Wettrennen um den Spitzenplatz.

Die Rechts-Regierung in Rom unter Ministerpräsidentin Giorgia Meloni hat sich nun vor allem auf Fiat-Eigner Stellantis wegen der

geringen Investitionen eingeschossen. Der 14-Marken-Konzern kontert. „Stellantis produziert nur da, wo wir wirtschaftlich wettbewerbsfähig sind“, sagt CEO Carlos Tavares.

Bei einem Krisentreffen zwischen ihm und Adolfo Urso, Minister für Unternehmen und „Made in Italy“, wurde nun vereinbart, dass eine Arbeitsgruppe Vorschläge erarbeiten soll, wie die Produktion wieder auf jährlich eine Million Autos erhöht werden kann. Tavares stellte außerdem in Aussicht, in Italien ein fünftes Modell auf Basis der neuen Elektro-Plattform für Mittelklasseautos zu produzieren – wohl ein Jeep (siehe Seite 14). Doch konkrete Zusagen machte er nicht. Das gilt auch für die im süditalienischen Termoli geplante Batteriefabrik. Außerdem sollen 100 Millionen Euro für einen neuen grünen Campus in Turin investiert werden.



Foto: Stellantis

Kein Graumehr: Fiat wirbt im Spot mit italienischer Lebensfreude. Die Werke stehen aber woanders.

Rom fühlt sich im französisch dominierten Stellantis-Konzern, zu dem die italienischen Marken Fiat, Lancia, Alfa Romeo und Maserati gehören, benachteiligt. Der Branchenverband Anfia fürchtet den Verlust weiterer 70.000 der noch 268.000 Arbeitsplätze in der Branche. Unter CEO Sergio Marchionne hatte Fiat einst Investitionen in die Elektromobilität verschlafen. Die Produktivität stagniert seit Jahrzehnten. Neue Autowerke entstanden nur außerhalb Italiens. Nur dank der Übernahme von Jeep und Ram und deren Gewinnen konnte sich Fiat Chrysler 2021 in die Fusion mit PSA Peugeot Citroën retten.

Neue Hilfen geplant

Es gibt gleichwohl Positivbeispiele im Land. Es läuft für den Bremsenhersteller Brembo, den Reifenproduzenten Pirelli, die Audi-Töchter Lamborghini und Italdesign sowie Ferrari. Doch Italien hat zu wenig leistungsfähige Zulieferer, die die Transformation stemmen können. Nun plant Rom neue Milliardenhilfen. Ex-Regierungschef Mario Draghi hatte 2021 noch acht Milliarden Euro in Form von Kaufanreizen und Hilfen für Unternehmen bis 2030 angekündigt. Meloni will nun nachschärfen und ein neues Programm präsentieren. G. Bläske

RECHTS-RAT

Nacherfüllung am Sitz des Verkäufers

Bei der Nacherfüllung dürfen für Käufer keine „erheblichen Unannehmlichkeiten“ entstehen. Was das heißt, legen Gerichte unterschiedlich aus. Wie sollten gewerbliche Verkäufer damit umgehen?

Hat ein Kaufgegenstand Mängel, ist der Ort der Nacherfüllung für deren Beseitigung der Sitz des Verkäufers, wenn nicht besondere Umstände vorliegen oder etwas anderes vereinbart ist. Das gilt auch beim Verbrauchsgüterkauf. Allerdings hat der EuGH schon am 22.5.2019 (C-52/18) auf Anfrage eines deutschen



Rechtsanwalt Prof. Dr. Christian Genzow.

Gerichts entschieden, dass die Verbrauchsgüterrichtlinie (dort Abs. 3) dahingehend auszulegen sei, dass der Ort der Nacherfüllung „ohne erhebliche Unannehmlichkeit“ für den Verbraucher geeignet sein muss. Dabei sei insbesondere Größe und Gewicht der (mangelhaften) Ware zu berücksichtigen (Im vorliegenden Fall ging es um ein 5 x 6 Meter großes Zelt.) Zum Ort der Nacherfüllung bei schweren, sperrigen und nur schwer zu transportierenden Waren den Sitz des Verkäufers zu bestimmen, könne daher eine solche Unannehmlichkeit darstellen.

Was also gilt für Fahrzeuge? Noch 2011 hat der BGH bei einem sogenannten Falccaravan, der von dem Verkäufer an einen Käufer in Frankreich geliefert worden war, entschieden: Der Sitz des Verkäufers sei maßgeblich, zumal die Nachbesserung eines mangelhaften Fahrzeugs in der Regel Werkstattausrüstung erfordere, auf die der Verkäufer am Wohnort des Käufers nicht zurückgreifen kann (BGH 13.4.2022, Az. VII ZR 220/10).

Gleichwohl ist die Rechtsprechung seit der EuGH-Entscheidung zwar nicht überholt, aber nicht (mehr) einheitlich: Teilweise wird das Verbringen des Fahrzeugs an einen weit entfernten Sitz des Verkäufers als erhebliche Unannehmlichkeit für den Verbraucher angesehen, vor allem auch in den Fällen, in denen das Fahrzeug nicht mehr fahrbereit ist. Folglich ist es für den gewerblichen Verkäufer von Fahrzeugen mehr denn je geboten, den Ort der Nacherfüllung ausdrücklich zu vereinbaren.

E-Mail: christian@genzow.de