

# MAHREG

## Das Auto-Wunder in Sachsen-Anhalt

**„Ist denn die Elbe immer noch dieselbe, fragt sich der Dom und wundert sich!“ – Diesen Gassenhauer dürfte wohl so ziemlich jedes Magdeburger Kind ab den 1950er Jahren im Kindergarten leidenschaftlich gern gelernt und gesungen haben. So auch Jürgen Ude, geboren und aufgewachsen in der damaligen Bezirksstadt, studiert und promoviert an der früheren Technischen Hochschule Otto von Guericke, nach einem spannenden Weg heute Geschäftsführer des Innovations- und Gründerzentrums in der Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts.**

Rings herum um Magdeburg fetter Börde-Boden, soweit das Auge reicht. Wenn zum Beispiel die jährliche Zuckerrübenenernte läuft, die Erntemaschinen ihre Bahnen über die sanft gewellten Äcker ziehen, dann spürt auch der Laie die Qualität dieser landwirtschaftlich geprägten Region, deren Erträge in Deutschland zu den höchsten zählen.

### **Eine Vision nimmt Fahrt auf**

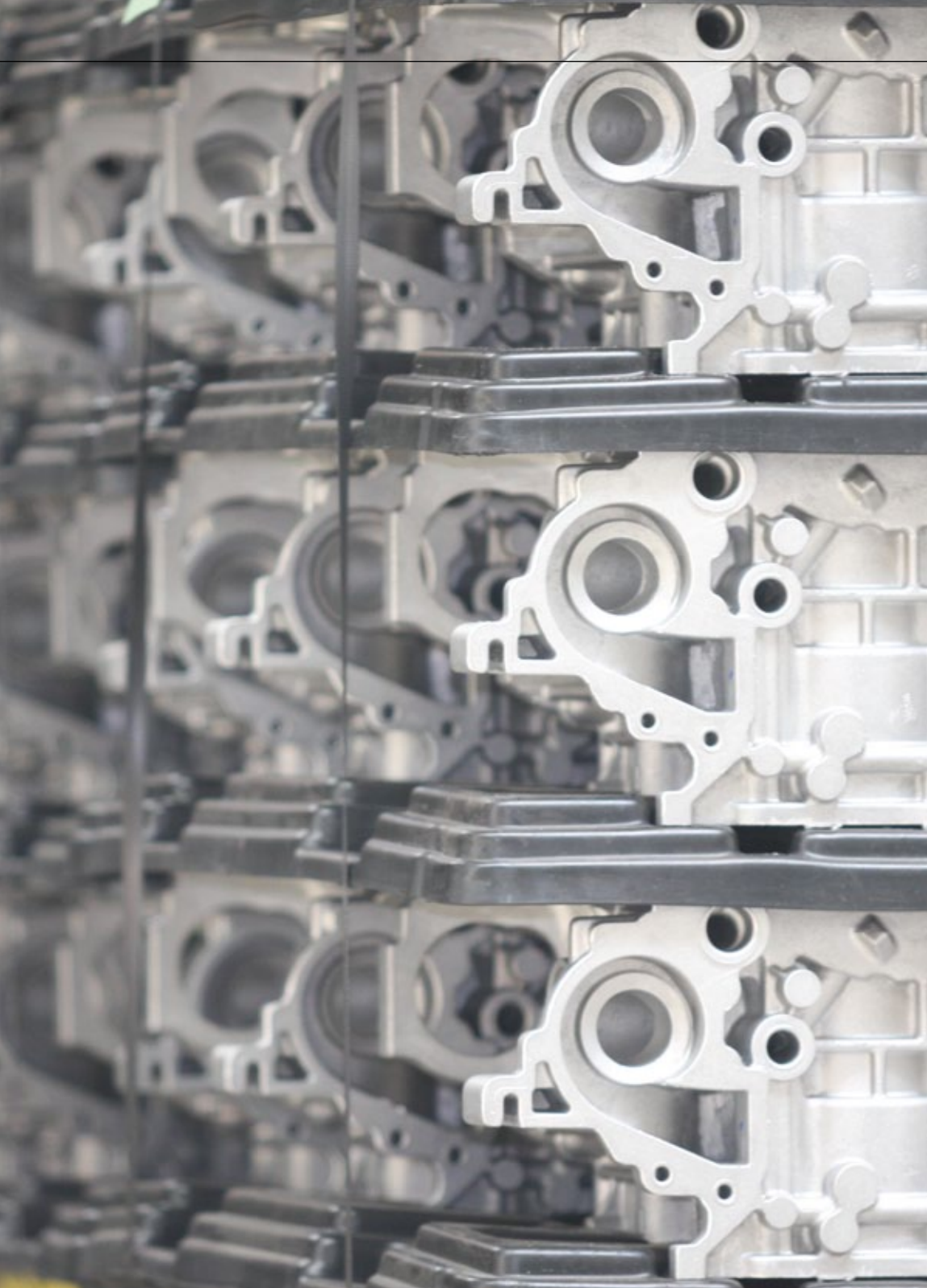
Lässt man also diese Situation auf sich wirken, vielleicht bei einer Radtour entlang der Elbe im Glanz der spätsommerlichen Sonne, dann kann man eine Ahnung von der Kraft der Vision bekommen, die Ende der 1990er Jahre in der Magdeburg-Anhalt-Harz-Region (MAHREG) Gestalt annahm. Das wirtschaftliche Profil dieses Teils von Sachsen-Anhalt sollte um eine starke Facette reicher werden – mit Magdeburg im Zentrum, verbunden mit der einzigartigen Kompetenz im Maschinen- und Anlagenbau seit über 100 Jahren in dieser Region. Im Mittelpunkt der Überlegun-

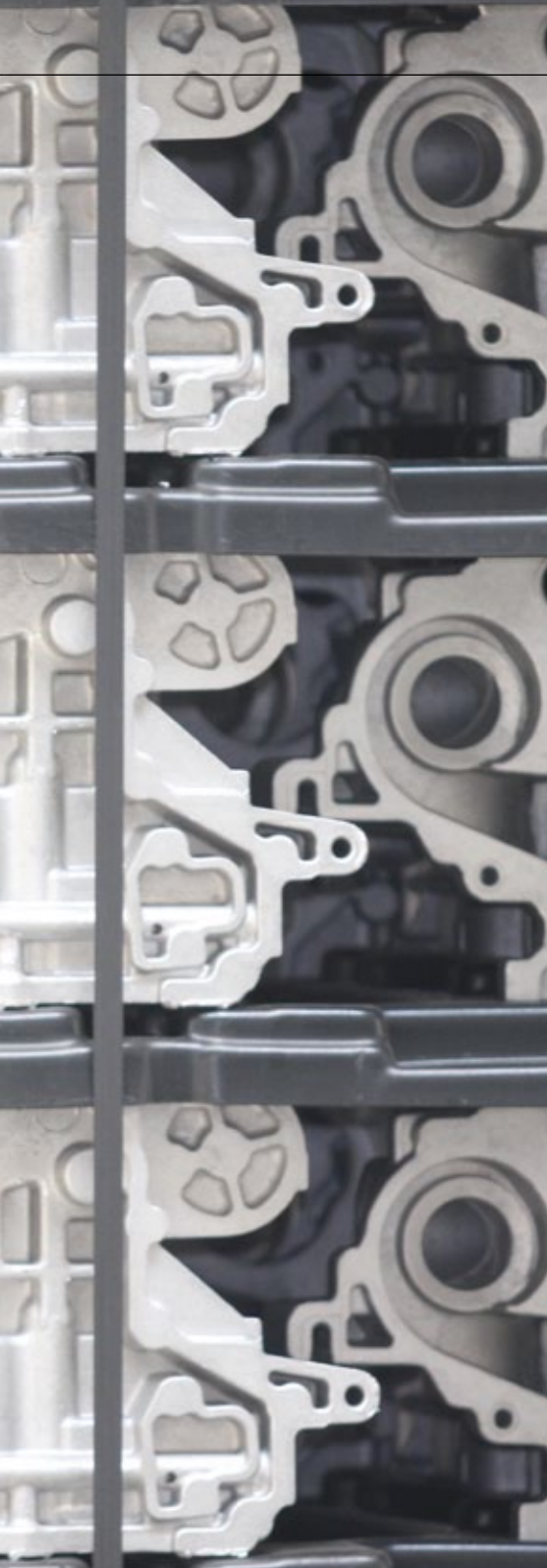
gen stand aber nicht die Suche nach neuen Kunden für die alten Fabrikanlagen in der DDR-Stadt des Schwermaschinenbaus, in denen bis 1990 Giganten aus Stahl für den gesamten Ostblock geschmiedet wurden.

Nein – ganz im Gegenteil suchten die MAHREG-Initiatoren Branchen und Produkte, die Zukunft atmeten für das mittlere und nördliche Sachsen-Anhalt. Und fanden die Automobilbranche. Schließlich prognostizierte schon damals ein gewisser Ferdinand Dudenhöffer, dass voraussichtlich im Jahr 2015 weltweit rund 76 Millionen Autos hergestellt würden und der Umsatz allein bei den Zulieferfirmen weltweit auf über 700 Milliarden Euro steigen würde. Besonders von Interesse für die MAHREG-Visionäre war die Aussicht,

Dr. Jürgen Ude,  
Vorstandsvorsitzender  
Sachsen-Anhalt  
Automotive e. V.







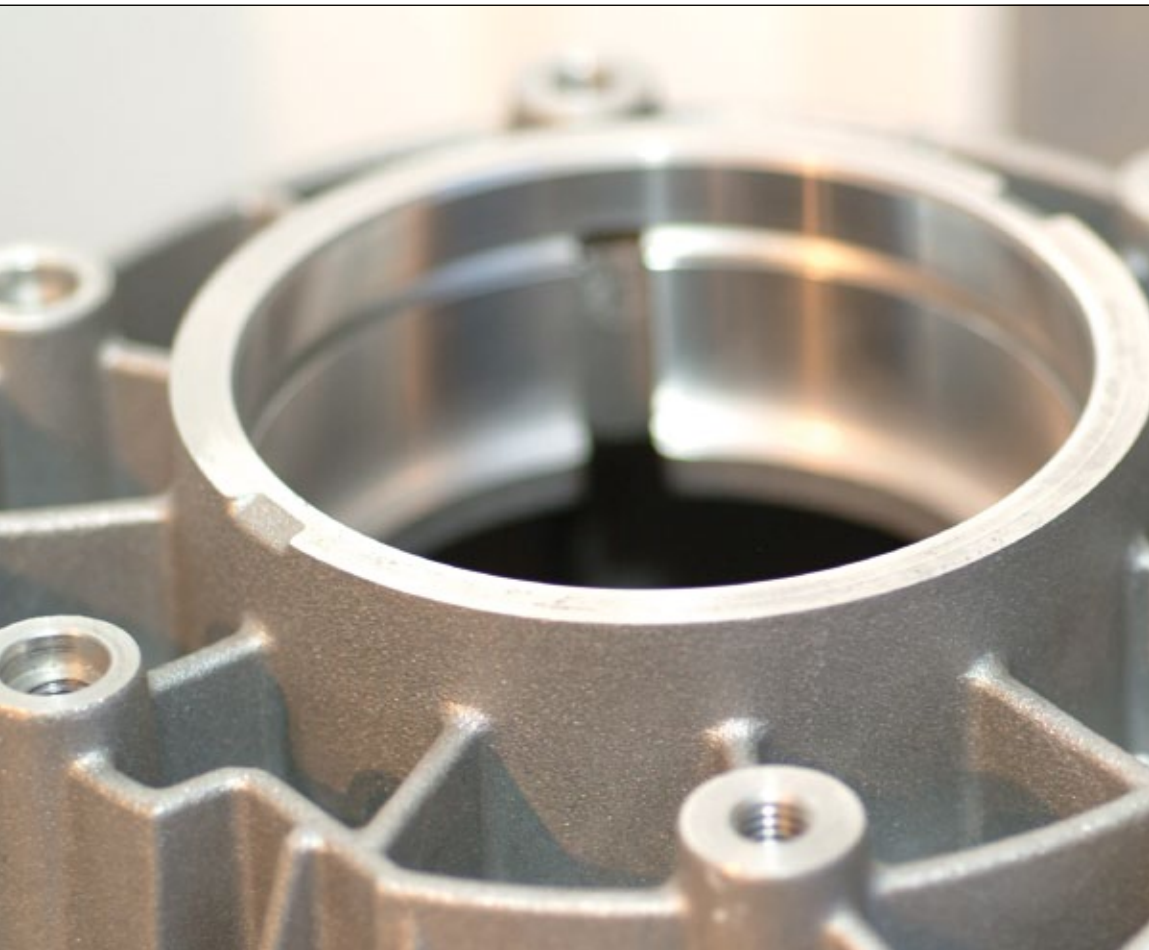
Hochwertige Aluminiumdruckgussteile aus der Harzregion.

dass die Automobilhersteller immer mehr die Entwicklung und Produktion von Fahrzeugteilen auf die Zulieferer verlagerten. Damit stärkten sie deren Wertschöpfung deutlich.

Einer der nach Branchen und Produkten Suchenden war und ist Jürgen Ude: „Der InnoRegio-Wettbewerb des Bundesforschungsministeriums war für uns wie ein Zeichen – nicht vom Himmel, sondern aus der Hauptstadt! Es musste uns nicht mehr wachrütteln, aber diese Initiative gab uns den entscheidenden Antrieb und das Ziel.“ Jetzt galt es Mitstreiter zu finden, deren Passion nicht darin bestand, eine neue Beutegemeinschaft für Fördermittel aus dem Bördeboden zu stampfen, sondern deren Überzeugung es werden sollte, in Sachsen-Anhalt ein Netzwerk aus Wirtschaft und Wissenschaft aufzubauen, das diese Region zu einem neuen Standort der Automobilzulieferer werden ließ. Und das ohne einen einzigen Automobilhersteller im ganzen Land!

### **Gegen Skepsis helfen Argumente**

Heinrich von Nathusius, langjähriger Geschäftsführer der IFA-Firmengruppe mit Werken in Haldensleben und Gardelegen, kann sich noch präzise an den Start des Sachsen-Anhalt Automotive e.V. erinnern: „Skeptisch war ich gewesen, als ich das erste Mal vom MAHREG-Projekt hörte. Dass dieses Vorhaben zu



einem Erfolg werden sollte, überstieg zuerst meine Vorstellungskraft. Schließlich kämpften die damals wenigen Zulieferer zwischen Elbe und Harz alle um den gleichen Kuchen.“ Die Idee eines neuen Netzwerks, das die wirtschaftliche Tradition der Region und deren Kerntechnologien mit den Anforderungen der kommenden Jahre und Jahrzehnte klug und kreativ verbindet, sollte nun aber Schritt für Schritt Realität werden.

Wie er denn überhaupt diesen Weg finden konnte und was er denn dafür studieren musste, werde er immer mal

wieder gefragt, schmunzelt Jürgen Ude: „Was für eine Frage an einen Magdeburger! Natürlich Ingenieurwissenschaften!“ Das sei ja wohl, jedenfalls zu seiner Studentenzeit, allenfalls eine Sekunden dauernde Überlegung gewesen, ergänzt er. Zwar habe er sich mit dem Magdeburg in der DDR verordneten Titel „Stadt des Schwermaschinenbaus“ nicht wirklich anfreunden können, der wirtschaftlichen Realität in der Elbestadt entsprach es aber vollkommen. Etwa 50.000 Männer und Frauen waren in den 1970er und 1980er Jahren in den Werken des Maschinen- und Anlagenbaus tätig. Diese Magdeburger Groß-



Getriebedeckel aus Aluminiumdruckguss.

industrie erwirtschaftete laut DDR-Statistik in ihrer produktivsten Zeit bis zu 15 Prozent des Nationaleinkommens. Und was von enormer Bedeutung für das notorisch verschuldete Land war: Von Magdeburg aus gingen auch zahlreiche Produkte in das westliche Ausland und wurden mit harter D-Mark oder mit Dollars bezahlt. Die Elbestadt war im Maschinen- und Anlagenbau Exportweltmeister der DDR!

### **Magdeburg: Industriestadt mit interessanter Tradition**

Noch heute sind Namen wie SKET (Schwermaschinenbaukombinat Ernst Thälmann) und SKL (Schwermaschinenbau Karl Liebknecht) nicht nur Firmennamen einer Geschichte gewordenen Zeit. Sie stehen für Lebensabschnitte vieler Generationen, deren Alltag von der oft schweren Arbeit in Gießereien, im Metallbau, im Maschinen- und Anlagenbau für Tagebaue, Kraftwerke und Schiffe auf der ganzen Welt geprägt war: „Ja, Magdeburg roch nach Eisen und Stahl. Es wurde geschmolzen und gegossen, geschweißt und gefräst, gebohrt und genietet. Die über 300.000 Einwohner starke Stadt an der Elbe hatte bestimmt nicht den Ruf eines Kurortes. Aber ihre Wirtschaft und Wissenschaft hatte Tradition und sie lebte“, unterstreicht Jürgen Ude, lehnt sich zurück und lässt diese Feststellung für Sekunden im Raum stehen. Ohne das Gesprächsthema verlassen zu wollen, will sich der stolze Magdeburger einen kurzen aber nachhaltigen Ausflug in die Historie von Technik und Innovation seiner Heimat nicht verkneifen: „Bevor sich 1857 der Magdeburger Bezirksverband gründete, wurde ein knappes Jahr davor der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) nicht irgendwo, sondern im von Magdeburg nicht weit entfernten Alexisbad ins Leben gerufen. Na klar war das kein Zufall.“

Probeguss: Bei rund 660 Grad schmilzt Aluminium und kann in Form gegossen werden.

Die Region erlebte einen industriellen Aufschwung ohnegleichen. 1855 eröffnete Hermann Gruson in Magdeburg eine Schiffswerft mit Maschinenfabrik und Eisengießerei, die er 1893 an das Krupp-Imperium verkaufte. Unter dem Namen Krupp-Gruson wurde dieses Magdeburger Unternehmen weltbekannt. Dass Jürgen Ude ein Ingenieur aus Überzeugung ist, merkt man am leidenschaftlichen Redefluss, der natürlich noch auf den Vater aller Magdeburger Wissenschaftler und Macher kommen muss – Otto von Guericke. Der Entdecker des Vakuums und Erfinder wissenschaftlicher Events – sein Halbkugelversuch, bei dem 16 Kaltblüter probieren, eine luftleere Eisenkugel auseinanderzureißen, ist bis heute ein großes Spektakel – war auch Bürgermeister und Stadtplaner, ein Universalgenie, der Magdeburg zum ersten Kompetenzzentrum für Forschung und Entwicklung seiner Zeit machte.

### **Katastrophe und Chance**

Mit der politischen Wende und der deutschen Vereinigung entstand auf einmal eine Situation, die man – je nach Standpunkt – als wirtschaftliche Katastrophe oder als Chance für das neue alte Sachsen-Anhalt bewerten konnte, die nur ein einziges Mal im Leben auftaucht. Für Jürgen Ude war es eindeutig seine Chance. Und er wollte sie nutzen. Weniger um endlich richtig Karriere

zu machen, sondern um die großen Potenziale seiner Heimat in der Wissenschaft und in der Wirtschaft nicht kaputt gehen zu lassen: „Das wäre nicht nur eine Schande, sondern ein Armutszeugnis gewesen.“ Nicht mit mir, dachte sich Jürgen Ude und wusste als gelernter DDR-Bürger: Nur zusammen sind wir stark! Suchte sich also Mitstreiter und stampfte am Industriestandort Harzgerode das „Creativitäts- und Kompetenz-Centrum“ aus dem Boden.

Die gemütliche Stadt im Vorland des Harzes war bereits Sitz von wenigen volkseigenen Betrieben, die während der DDR-Zeit Teile für die Fahrzeugindustrie produzierten. Vor allem Kolben liefen hier in Tag- und Nachtschichten vom Band. Und das nicht nur für Trabant und Wartburg, sondern auch für Busse aus Ungarn oder Lkw aus der Tschechoslowakei.

Um ihn herum kämpften in den 1990er Jahren vor allem Maschinen- und Anlagenbauer um ihre Existenz und tausende von Arbeitsplätzen. Ude und seine Partner mischten sich ein, nutzten alte und knüpften neue Kontakte, begeisterten Investoren aus dem alten für das neue Land und gründeten 1999 die Initiative der Automobilzulieferer in Sachsen-Anhalt: „Na klar wurden wir auch belächelt“, erinnert er sich: „Wir hatten doch keine Tradition in der Autobranche, wir waren Neulinge!“

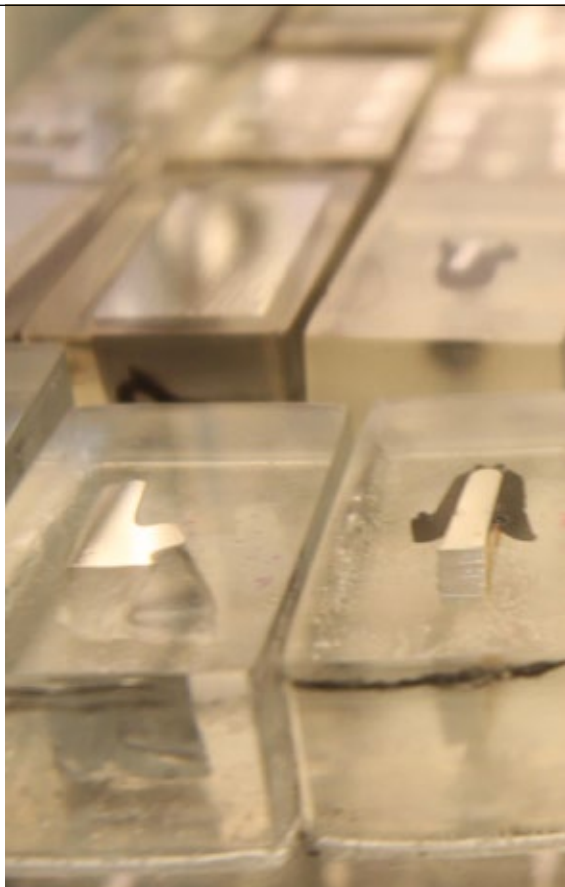


Aluminiumproben, in Paraffin eingebettet, für metallographische Untersuchungen.

Heute hat Staunen das Belächeln ersetzt. Seine MAHREG-Initiative hat über 100 Mitgliedsunternehmen, das Land Sachsen-Anhalt fordert und fördert MAHREG als Clusterinitiative für die 250 Zulieferbetriebe mit rund 18.500 Beschäftigten.

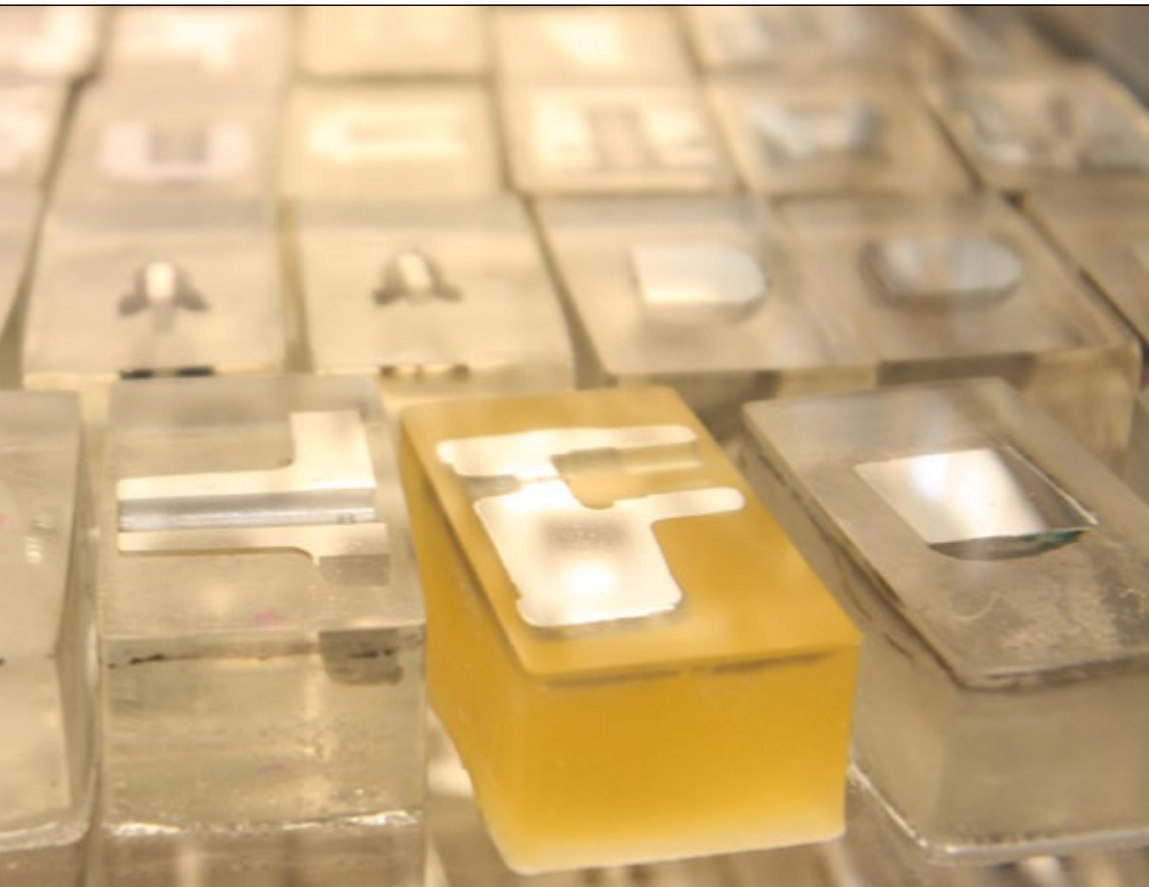
### **MAHREG – Schwergewicht durch Leichtmetall**

MAHREG hat inzwischen einen Namen und ein Profil. Mit dem InnoRegio-Wettbewerb und der Auszeichnung mit einer BMBF-Förderung für den Innovativen regionalen Wachstumskern AL-CAST konnte sich die Sachsen-Anhalter Automotive-Initiative neue Kompetenzen bei den Themen Leichtbau, Antriebs- und Motorenkonzepte erarbeiten, die bei fast allen großen Automobilherstellern in der Bundesrepublik Anerkennung finden. Die nicht verbal geäußert wird, sondern sich in neuen Kooperationen mit der Industrie niederschlägt. Zudem nutzen die Forscher und Unternehmer die Chance, die ihnen der Standort Sachsen-Anhalt heute bietet – nämlich die enge Zusammenarbeit mit weiteren Kompetenzinitiativen, wie zum Beispiel mit ALFA (Allianz für Faserverbundstoffe), mit der Nachwuchsforschungsgruppe TEPROSA an der Magdeburger Universität (Produktminiaturisierung), mit dem Fraunhofer-Zentrum für virtuelles Produkt- und Produktionsdesign oder auch mit dem Polykum e. V. als



Kompetenzzentrum der Kunststoffindustrie in Sachsen-Anhalt.

Ein Ausdruck dieser Dynamik für neue Kompetenz ist die Themenführerschaft der MAHREG-Initiative im Forschungs- und Entwicklungsfeld „Innovationen aus Aluminium“ für das Automobilcluster Ostdeutschland. Gemeinsam mit Unternehmen aus der Harzregion und der Otto-von-Guericke-Universität wird erforscht und erprobt, wie Motoren, Antriebe und das Fahrwerk hoch effizient arbeiten können, um auch in der Zukunft den Qualitätsbegriff Made in Germany halten zu können. Zurzeit wird gemeinsam mit der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg ein neues



Institut für Kompetenz in AutoMobilität (IKAM) aufgebaut. Im Herbst 2010 wird es seine Tätigkeit aufnehmen. Damit wird Sachsen-Anhalt endgültig „Auto-Land“ sein.

Er hat richtig Karriere gemacht, möchte man Jürgen Ude zurufen: „Karriere?“, überlegt er kurz: „Dieses Wort ist mir noch immer etwas fremd. Ich sage es einfacher: Ich hatte Wissen und das Glück, zur richtigen Zeit am richtigen Ort die richtigen Leute zu treffen. Und dass wir Magdeburger etwas können, wusste ich auch schon vor 1990. Richtig etwas daraus machen, konnte ich aber erst danach.“