

Ungarn: Werkbank der deutschen Autobauer

Mercedes erweitert Werk in Kecskemét zu seinem größten Standort in Europa

17.07.2020

Kecskemét – Kecskemét liegt gut 80 Kilometer südöstlich von Budapest – weit weg von Stuttgart. Und doch rollen dort, wie an anderen Orten Ungarns, Fahrzeuge vom Band, die das Geschäft der deutschen Autoindustrie tragen. Das bekommt nun eine neue Dimension, denn Mercedes-Benz hat in das dortige Werk gut eine Milliarde Euro investiert – und es so zur größten Autofabrik des Landes ausgebaut.

Produziert werden in der Provinzstadt bereits die A-Klasse und der SUV GLB. Nun kommt unter anderem die vollelektrische C-Klasse hinzu. Dafür wurden zwei Hallen für Karosserie- und Montagelinien, ein weiteres Presswerk, eine neue Lackiererei sowie eine Batteriemontage errichtet. Durch die Erweiterung können potenziell bis zu 400.000 Fahrzeuge pro Jahr hergestellt werden. Dann wäre das Autowerk nicht nur das größte in Ungarn, sondern auch die größte Mercedes-Fabrik Europas und die zweitgrößte der Welt.

Mercedes-Chef Ola Källenius unterstrich am Montag bei der Eröffnung der Erweiterung die Bedeutung des Werks: Der weltweite Wettbewerb werde immer härter – sowohl in technologischer Hinsicht als auch in Bezug auf Kosten, Geschwindigkeit und Qualität, sagte er. Fabriken wie die in Kecskemét seien ein Wettbewerbsvorteil und ein kraftvoller Beweis, dass höchste Qualität und höchste

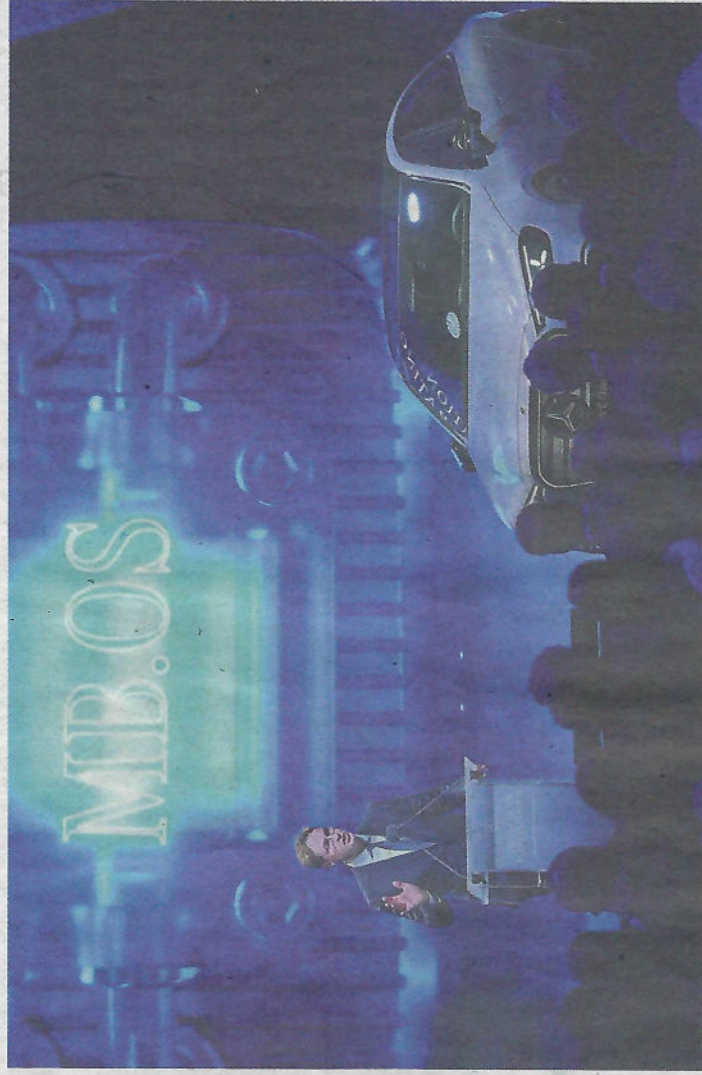
Kosteneffizienz miteinander einhergehen können. Die Fabrikkosten setzten Maßstäbe in Europa.

Dahinter steckt eine Strategie des Managements: Der Anteil der Produktion in europäischen Niedriglohnländern soll in den kommenden Jahren von 15 auf 30 Prozent verdoppelt werden. In Deutschland schrumpft die maximal mögliche Produktion hingegen weiter – auf 900.000 Fahrzeuge.

Die Schwaben stehen unter immensen Druck: Insbesondere die Zölle und der intensive Wettbewerb in China belasten Absatz, Umsatz und Gewinn. Waren zuletzt rückläufig. Zunehmend beklagt sich Mercedes über die strukturellen Kosten in Deutschland, vor allem für Arbeit. Diese seien im internationalen Vergleich nicht wettbewerbsfähig. „Jede Vergabe neuer Produkte und jede Zuweisung von Aufgaben an deutsche Standorte verschlechtert die relative Kostenposition“, hieß es kürzlich in einem Brief an die Beschäftigten. Anders in Ungarn: Die Produktionskosten liegen Mercedes-Finanzchef Harald Wilhelm zufolge rund 70 Prozent unter dem deutschen Niveau.

Ein deutsches Cluster in Zentraleuropa

Gelockt werden die Konzerne aber nicht nur mit niedrigen Lohnkosten. Ungarn tue viel, um für Zulieferer und Hersteller



Festrede: Mercedes-Vorstandschef Ola Källenius spricht anlässlich der Einweihung der Werks-erweiterung von „Mercedes-Benz Manufacturing Hungary“ und der Markteinführung der neuen elektrischen C-Klasse.

ler attraktiv zu sein, sagt Helena Wisbert, Professorin für Automobilwirtschaft an der Ostfalia Hochschule in Wolfsburg. Das Land bietet Förderprogramme und Unterstützung bei Anstellung, Genehmigungen und dem Aufbau der Infrastruktur.

Mercedes ist dementsprechend nicht allein. Zweieinhalb Autostunden entfernt, im ostungarischen Debrecen, hat BMW erst im Herbst ein hochmodernes Werk eröffnet – und dafür gut zwei Milliarden Euro investiert. Ausgelegt ist die Fabrik auf Elektroautos. Den An-

fang machte der neue SUV iX3. Fast am anderen Ende des Landes, im Westteil, ist der produziert dort unter anderem Volkswagen-Konzern vertreten. In Győr produziert Audi unter anderem den SUV Q3; aber auch ein Modell der Marke Cupra wird in Győr hergestellt. 2025 liefern dort gut 200.000 Fahrzeuge vom Band. Außerdem fertigt Audi dort Karosserieteile und baute dort 2025 fast 1,6 Millionen Benzin- und Dieselmotoren sowie E-Antriebe.

Wisbert ist sich sicher: „Die Produktionsverlagerung ist nicht am Ende.“ Es sei betriebs-

wirtschaftlich nachvollziehbar, dass die elektrische C-Klasse nun in Ungarn gefertigt werde. Aber: „Für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist es ein negatives Signal, wenn jetzt auch die Premiummarken wie Mercedes, die ja etwas mehr Spielraum in der Preisgestaltung haben als die Volumenmarken, anfangen, die neuen E-Autos nicht mehr in Deutschland zu produzieren.“

In Ungarn haben deutsche Autokonzerne im vergangenen Jahr gut 300.000 Autos gefertigt. Mehr Produktion gab es nur in Tschechien, Spanien und der Slowakei. Noch. Denn mit dem Hochlauf der neuen Werke dürfte das Land künftig noch weiter nach oben rücken. Wie weit, muss sich zeigen, denn auch in Ungarn dürften die Löhne steigen. „Aber bis das Niveau in Deutschland erreicht ist – was ja auch weiter steigt –, muss viel passieren“, sagt Wisbert.

JULIAN WEBER

— ANZEIGE —

Wirtschaft
Nordhessen

Anzeigenschluss:
19.08.2026

Unser auffälliger Einbinder

**Nachhaltigkeit –
stark für die Region**

erscheint am 3. September 2026
Nutzen Sie diese Möglichkeit, um Ihr Unternehmen werbewirksam zu präsentieren
Weitere Informationen bei Carsten Lenhart:
Telefon: 0561 2031647
E-Mail: carsten.lenhart@hna.de

www.wirtschaftsnordhessen.de