

MATTHIAS KOHLBECKER

Der Architekt der Autoindustrie – und warum er Tesla einen Korb gab

Vom Hausarchitekten von Daimler zum international führenden Architekturbüro für Industriebauten: Matthias Kohlbecker ist der Chef-Superplaner aus dem Schwarzwald – einen Auftrag von Elon Musk lehnte er trotzdem ab.

Theresa Rauffmann

15.03.2021 - 08:56 Uhr



Der Architekt der Produktionshalle von Daimler in Alabama. Foto: PR

In einer Fabrik in Alabama fertigt Daimler jährlich 240.000 SUVs. 150.000 Jaguar Land Rover rollen pro Jahr in einer gut 300.000 Quadratmeter großen Produktionsanlage in der Slowakei vom Band. Die gleiche Zahl an Autos will BMW in seiner neuen Fabrik im ostungarischen Debrecen produzieren.

All diese Anlagen haben eines gemeinsam: Geplant hat sie ein Architekturbüro im beschaulichen Gaggenau im Schwarzwald. Auch Audi, KIA und Fiat haben ihre Produktionsstätten bei der Kohlbecker Gesamtplan GmbH in Auftrag gegeben. Der Deutsche ist einer der renommiertesten Industriehallenplaner der Welt – und hat selbst bei der Tesla -Fabrik in Grünheide Hand angelegt. So ganz kam er mit dem Elektroautobauer aber dann doch nicht ins Geschäft: aus Budgetgründen. Das Architekturbüro Kohlbecker zeigt die große Stärke der deutschen Architekten: Deutsche Ingenieurskunst kommt am besten dort zur Geltung, wo es um Qualität, strenge Normen und Regularien geht.

Die menschliche Fabrik

Wenn Matthias Kohlbecker in diesen Tagen wie so oft nachdenklich aus dem Fenster seines Büros schaut, fällt sein Blick auf das alte Haus seines Großvaters. Dem hat der Chef des Architekturbüros, das die großen Autowerke baut, sein florierendes Unternehmen zu verdanken: Karl Kohlbecker hatte 1930 sein eigenes Büro gegründet und als Generalplaner erste Werke für Volkswagen und Daimler gebaut. Der Ur-Kohlbecker verfolgte das Konzept einer Fabrik, die auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter zugeschnitten ist und ihnen die Arbeit erleichtert, statt sie zu erschweren; die „menschliche Fabrik“.

Kurze Zeit hat Kohlbecker Junior mit seiner Familie dort gelebt. Doch längst ist der Mittfünfziger dem Haus seines Großvaters entwachsen: Die Ziele sind zwar immer noch die gleichen – nur größer und internationaler. Das Unternehmen zählt mittlerweile über 170 Mitarbeiter in Büros in Gaggenau, Köln, München und Berlin und hat laut Kohlbecker zuletzt einen Jahresumsatz von 25 Millionen Euro erzielt. Das Haus seines Großvaters ist mittlerweile zur Kantine des Unternehmens geworden.

UMBRUCH IN DER US-AUTOINDUSTRIE

„Es wird nicht nur den Fahrzeug-Bereich treffen“

90 Jahre nach seinem Großvater setzt sich Matthias Kohlbecker im Februar 2020 in seinen Bürostuhl, verschränkt die Arme hinter seinem Kopf und bereitet sich anhand der Notizen auf seinem iPad gedanklich auf einen Pitch für das nächste Projekt vor – es geht um eine Autofabrik eines großen deutschen Herstellers in China, den Namen will Kohlbecker nicht verraten, Verschwiegenheitsvereinbarung.

Die Liste an Orten, an denen Kohlbecker Industriebauten geplant hat, ist lang: Von Mexiko, den USA und Brasilien über China bis hin zu Südkorea und Bulgarien. Das jüngste fertige Projekt ist das Werk von BMW in Debrecen, Ungarn. Es steht zwar noch nicht, die Planung der Architekten ist aber längst abgeschlossen.

Klare Linien, strenge Normen

Kohlbecker führt online durch die Planungsscharts, die seine Mitarbeiter für das Projekt erstellt haben. Obwohl der Chef für die Präsentation extra die Projektleiterin via Teams dazu schaltet, lässt er sie kaum zu Wort kommen, sondern erklärt alles lieber selbst. Kontrolle, so scheint es, ist dem Zahlenmensch wichtig.

„Am Anfang ist das wie Tetris spielen“, sagt er und erklärt, wie solch eine Planung funktioniert. Für die Produktion brauche es bestimmte Fertigungsanlagen, die gelte es so anzurordnen, dass die Arbeiter kurze Laufwege haben und Lkw, Gabelstapler und andere Fahrzeuge noch um die Kurve kommen. All das wurde im Masterplan berücksichtigt, auf mehr als 300 Folien. Dann kam die Machbarkeitsstudie und schlussendlich der Entwurf. In den letzten beiden Stufen wird jedes der 20 Gebäude auf rund 300 Folien skizziert und geplant, um alle Eventualitäten zu berücksichtigen. Ohne Expertise im Unternehmen wäre das eine Sisyphos-Aufgabe. Doch da Kohlbecker schon so lange im Geschäft ist, ist das für das Büro Routine.

Alle Fabrikhallen, die im Kopf von Kohlbecker und seinem Team entstehen, folgen dem architektonischen Grundsatz: „Form follows function“. Die Form, das Äußere, hat sich also der Funktion unterzuordnen. Das Ergebnis: Klare Linien, klinische Reinheit, nur, was es wirklich braucht und kein bisschen mehr.

Landen Akkus aus Elektroautos später auf dem Schrott?

von Stefan Hajek

Eine ganz andere Linie fährt Kohlbecker im Privaten. In seiner Stadtvilla in Baden-Baden, die er selbst renoviert hat, wird man beinahe erschlagen von einer Bilderflut an den Wänden und massenweise Deko. Da habe vor allem seine Frau Eva Kohlbecker die Hände im Spiel, erzählt er mit einem Lächeln. Deshalb ziert hier auch nur ein einziges Hirschgeweih die Wand. In seinem Büroraum in Gaggenau sind es allein acht – hier „darf“ der passionierte Jäger seine Trophäen präsentieren.

Mehr Controller als Zeichner

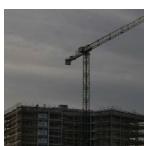
Stolz zeigt er alte Zeichnungen, die er vor vielen Jahren für Möbelentwürfe gefertigt hat. „Ich war nie ein Künstler, ich habe dafür viel geübt“, rechtfertigt er sich dafür, dass er das Kreative an seinem Job so gar nicht mehr vermisst. Denn mittlerweile ist Kohlbecker mehr Manager als Architekt. Mehr Controller als Zeichner.

Die deutschen Autobauer vertrauen dem strukturierten Superplaner aus Gaggenau. Das bestätigt Alexander Gutzmer, langjähriger Chefredakteur der Architekturzeitschrift Baumeister. „Beim Fabrikbau handelt es sich um eine komplexe Bauaufgabe. Das kann nicht jedes beliebige Architekturbüro bewältigen.“ Auch beim Bau der Gigafactory von Elon Musk hatte Kohlbecker zwischenzeitlich seine Finger im Spiel. Im ersten Bauabschnitt plante er zwischen Herbst 2019 und Herbst 2020 noch die Gießerei, das Presswerk und die Lackiererei als Subunternehmer von Assmann Architekten. „Bis Weihnachten haben wir dann noch Kleinaufträge abgewickelt, dann war erstmal Schluss“, sagt er.

Eigentlich wollte Matthias Kohlbecker auch die Batteriefabrik für Tesla bauen und hätte den Auftrag wohl auch bekommen. Doch: Schlussendlich waren die Schwarzwald-Architekten dem reichsten Mann der Welt wohl schlicht zu teuer. Kohlbecker lehnte ab, das Honorar war ihm zu niedrig: „Ich bringe ja nicht Geld zum Kunden, sondern ich will Geld verdienen.“

Fürs Prestige muss Kohlbecker ohnehin nicht mehr arbeiten. Denn die Großen vertrauen ihm sowieso. Und die Konkurrenz schätzt ihn. Carsten Venus etwa, Geschäftsführer von Blauraum Architekten, die mit Kohlbecker gemeinsam ein Wohn- und Geschäftshaus in Lörrach geplant haben, hebt Kohlbeckers Vermittlungsgeschick zwischen Architektur und Baugeschäft hervor. Die Kunst bestehet darin, eine gedachte Architektur in physischen Beton zu gießen. „Das ist Kohlbeckers große Stärke.“

WiWo+



WiWo+ FINANZEN - BÖRSE

Branicks: Fällige Tilgungen – Immobilienmanagement-Konzern unter Verkaufsdruck

von Melanie Bergermann



WiWo+ UNTERNEHMEN - DIENSTLEISTER

Emirates-Chef Tim Clark im Interview: „Das ist nicht ungerecht, sondern Marktwirtschaft“

von Rüdiger Kiani-Kreß



WiWo+ TECHNOLOGIE - WIRTSCHAFT VON OBEN

Russischer Automarkt: Der Fluch von Kaluga und wie Russlands Automarkt erneut kollabiert

von Thomas Stölzel, Tobias Görtler

Von der „Werkbank von Daimler“, wie Kohlbecker früher bezeichnet wurde, versucht der aktuelle Chef sich seit Jahren wegzubewegen. „Früher hatten wir 80 Prozent unserer Aufträge von Daimler. Jetzt bleibt der Anteil unter 30 Prozent.“ Kohlbecker will nicht mehr der „Hausarchitekt“ von Daimler sein. Und auch nicht mehr nur Werke für Verbrenner bauen. Neuerdings setzt er auf zukunftsträchtige Branchen. Das Pharmageschäft etwa, die Lebensmittelbranche – hier hat er für Haribo und De Beukelaer gebaut – oder die Batteriezellfertigung mit BASF in Schwarzheide.

Eigentlich wollte Kohlbecker Förster werden, bevor er in die Fußstapfen seiner Vorfahren trat. Wie er seine Liebe zur Natur damit vereinbart, dass für große

Industrieanlagen hektarweise Wälder abgeholt werden? Im Fall Tesla in Grünheide zuckt er da nur die Schultern. „Das war nur ein Kiefernwald und ehrlich gesagt nichts Besonderes.“