
Im Rückspiegel: Adenauer holt Ford nach Köln

Er ließ es sich am 2. Oktober 1930 nicht nehmen: Firmengründer Henry Ford war nach Köln gereist, um gemeinsam mit dem damaligen Oberbürgermeister Konrad Adenauer im Stadtteil Niehl den Grundstein für die deutschen Ford-Werke zu legen. Die Stadt am Rhein hatte sich gegen Konkurrenten wie Magdeburg, Frankfurt am Main und Neuss bei der Ford Motor Company durchgesetzt. Bis heute haben über 17,5 Millionen Autos die Produktionshallen verlassen

Bereits seit August 1925 hatte Ford in Deutschland Autos gebaut. In gemieteten Werkhallen am Berliner Westhafen setzten die ersten deutschen Mitarbeiter das legendäre T-Modell ("Tin Lizzie") aus vorgefertigten Teilen zusammen. Als Ford dann in Deutschland einen richtigen Produktionsstandort und eine deutsche Unternehmenszentrale aufbauen wollte, fiel die Wahl auf Köln. Oberbürgermeister Konrad Adenauer, der nach dem Krieg der erste Kanzler der Bundesrepublik wurde, hatte Henry Ford von den Standortvorteilen am Rhein überzeugt. Der Firmengründer gibt sich bei der offiziellen Grundsteinlegung vor 90 Jahren äußerst zuversichtlich: „Ich weiß, die Deutschen werden einen guten Job machen.“

Als erster Ford „made in Cologne“ lief am 4. Mai 1931 ein Lkw, ein Ford Model AA, vom Band. 619 Mitarbeiter produzieren auf 33.000 Quadratmetern Fabrikfläche 60 Fahrzeuge pro Tag, zunächst den Pkw Model A und den Ford AA. Zwei Jahre später, 1933, war das Angebot von Ford in Deutschland auf drei Pkw-Baureihen angewachsen: die Modelle B (Rheinland), Y (Köln) und der mondäne V8. Der Ford Eifel ersetzte 1935 den Y und wurde ebenfalls noch in den 1930er Jahren vom ersten Vertreter einer legendären Baureihe abgelöst – vom ersten Ford Taunus, dem so genannten „Buckel“-Taunus. Dieser rollte ab 1939 in Köln vom Fließband und startet damit seine lange Erfolgsgeschichte, die zunächst allerdings vom Ausbruch des 2. Weltkriegs unterbrochen wurde.

Die Ford-Produktionsanlagen wurden 1942 zu feindlichem Vermögen erklärt, vom NS-Regime beschlagnahmt und durften während des Kriegs nur von Deutschen geführt werden. Zugleich begann die Umstellung von der Pkw- zur Lkw-Produktion für militärische Zwecke, auch mit Hilfe von Fremd- und Zwangsarbeitern aus den von der deutschen Wehrmacht besetzten Gebieten.

Nach dem Krieg – die Produktion wurde bereits im Mai 1945 wieder aufgenommen – wurden trotz Energie- und Materialengpässen im Jahr 1946 fast 4700 Lastwagen produziert, und 1948 lief die Fertigung des „Buckel-Taunus“ wieder an. Der Ford Taunus wird in sieben Generationen und in rund 3,2 Millionen Einheiten in Köln vom Band rollen – darunter automobile Klassiker wie die „Meisterstücke“ 12 M und 15 M oder die „Badewanne“. 1953 war in Köln auch der Kleintransporter FK 1000 in Produktion gegangen – der Vorläufer des Transit. 1971 ersetzte der Ford Granada den Taunus und lief bis 1985 in rund 1,6 Millionen Exemplaren vom Band. Abgelöst wurde er vom Scorpio, der als erstes Großserienmodell mit serienmäßigem ABS-Bremssystem und beheizbarer Frontscheibe gilt und 1986 von einer Expertenjury zum „Auto des Jahres“ in Europa gekürt wurde. Und auch der bis 1986 gebaute Ford Capri ist ein Kölner.

Erfolgreichste Auto aus dem Werk ist der Fiesta, der seit 1979 gebaut wird. Über neun Millionen Einheiten sind mittlerweile in acht Modellegenerationen entstanden. Auf derselben Plattform entstanden auch der Puma (1997–2001) und der Fusion (2002–2012).

Als erstes deutsches Unternehmen warben die Kölner Autobauer bereits Ende der 1950er Jahre Arbeitsmigranten aus der Türkei an. Migranten aus dem ehemaligen Jugoslawien

sowie aus Portugal und Italien hatten schon in den Jahren zuvor eine berufliche Heimat im Unternehmen gefunden. Heute sind bei Ford in Köln Mitarbeiter aus etwa 90 Ländern beschäftigt.

Der Stand ist im Laufe der neun Jahrzehnte immer größer geworden. 1962 kam das Motorenwerk in Niehl dazu und im selben Jahr das europäische Teilevertriebszentrum in Merkenich. Ford versorgt von Köln aus Händler, Importeure und Tochtergesellschaften in ganz Europa mit Ersatzteilen. Im Sommer 1968 nahm ebenfalls in Merkenich das „John-Andrews-Entwicklungszentrum“ seine Arbeit auf und bündelt als "Center Of Excellence" die globale Fahrzeugentwicklung von Pkw im B- und C-Segment. 1994 wurde der Kölner Standort zudem in Aachen um das einzige Forschungszentrum von Ford außerhalb der USA erweitert - das europäische Ford Research & Innovation Center (RIC) mit aktuell rund 250 Ingenieuren und Wissenschaftlern. Schließlich wurde 1998 die Zentrale von Ford Europa von Warley in Großbritannien an den Rhein verlegt und lenkt seitdem von Köln aus sämtliche Aktivitäten auf dem Kontinent. Als Zentrum von Verwaltung, Design, Entwicklung und Produktion ist Köln damit zu einem der weltweit wichtigsten Ford-Standorte geworden. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Model A (1931) und Fiesta Ecoboost Hybrid vor der Halle A der Kölner Ford-Werke, deren Grundstein Henry Ford und Konrad Adenauer am 2. Oktober 1930 legten.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford/Friedrich Stark



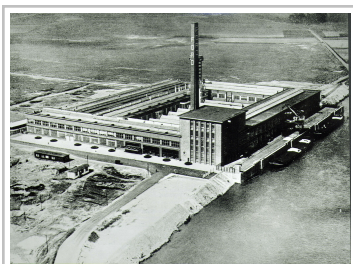
Henry Ford persönlich legte am 2. Oktober 1930 den Grundstein für die Kölner Ford-Werke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Grundsteinlegung für das Kölner Ford-Werk am 2. Oktober 1930 (von rechts): Konrad Adenauer, Europachef Sir Percival Lea Perry, Henry Ford und Ehefrau Clara.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Das Kölner Ford-Werk im Jahr der Entstehung (1930).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Der Ford Model A war das erste Auto, das 1931 in den Kölner Werken gebaut wurde.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Der Ford Model Y („Köln“) wurde von 1933 bis 1936 in Köln gebaut.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford „Buckel“-Taunus (1939–1942 und 1948–1952).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford FK 1000 / 1250 (1953–1962).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Fiesta I (1979–1983).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Scorpio I (1985–1994).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford