



BOSCH

Zentralstelle
Unternehmenskommunikation
Historische Kommunikation
Postfach 30 02 20
D-70469 Stuttgart
E-Mail:
Historische.Kommunikation
@bosch.com
Tel: ++49 (0)7 11 8 11 - 44156

Leitung: Dr. Kathrin Fastnacht

Bosch Unternehmensgeschichte

7. Januar 2019
Kuhlgatz/C/CGC-HC

Gliederung:

- 1. 1886 – 1900: Die Werkstätte für Feinmechanik und Elektrotechnik**
- 2. 1901 – 1923: Der Weg zum internationalen Automobilzulieferer**
- 3. 1924 – 1945: Vom Automobilzulieferer zum diversifizierten Unternehmen**
- 4. 1946 – 1959: Wiederaufbau und Wirtschaftswunder**
- 5. 1960 – 1989: Gründung der Geschäftsbereiche und Durchbruch der Elektronik**
- 6. 1990 – 2019: Antworten auf die Herausforderungen der Globalisierung**

1. 1886 – 1900: Die Werkstätte für Feinmechanik und Elektrotechnik

Am 15. November 1886 eröffnete Robert Bosch in Stuttgart die „Werkstätte für Feinmechanik und Elektrotechnik“. Gemeinsam mit anfangs zwei Mitarbeitern baute und installierte er elektrotechnische Geräte aller Art wie Telefonanlagen oder elektrische Klingeln. Bald war das Startkapital von 10 000 Mark aufgebraucht und es wurden Kredite nötig. Seine geringen Erträge investierte Robert Bosch zumeist in moderne Maschinen. Später bezeichnete er die ersten Jahre seiner Selbstständigkeit als „böses Gewürge“. Für die wirtschaftliche Erholung des jungen Unternehmens sorgte zum einen der Bau des Stuttgarter Elektrizitätswerks 1895. Dadurch erhielt Robert Bosch wieder neue Aufträge für sein Installationsgeschäft. Zum anderen war der Bau von Magnetzündapparaten zum wichtigsten wirtschaftlichen Standbein



geworden.

Bosch und der Magnetzündler

Robert Bosch hatte 1887 auf Wunsch eines Kunden zum ersten Mal einen Magnetzündler hergestellt, wie ihn die Kölner Maschinenfabrik Deutz an ihren Motoren verwendete. Er hatte ihn aber nicht nur nachgebaut, sondern bereits weiterentwickelt – ganz im Sinne seines späteren Leitgedankens der ständigen Verbesserung. Der Magnetzündler erzeugte einen elektrischen Funken, der das Gasgemisch im Zylinder eines stationären Verbrennungsmotors entzündete. 1897 gelang es Bosch erstmals, einen Magnetzündler an einen Kraftfahrzeugmotor zu adaptieren. Damit löste er eines der größten technischen Probleme der noch jungen Automobiltechnik.

2. 1901 – 1923: Der Weg zum internationalen Automobilzulieferer

Der Betrieb von Robert Bosch war in den ersten Jahren mehrfach umgezogen und stets in angemieteten Räumen des Stuttgarter Westens untergebracht. 1900 begann er mit dem Bau eines eigenen Fabrikgebäudes in Stuttgart. Am 1. April 1901 zogen 45 Mitarbeiter in die neue „Elektrotechnische Fabrik Robert Bosch“ ein. Am selben Tag kehrte auch der frühere Lehrling Gottlob Honold wieder in die Firma zurück. Er entwickelte innerhalb eines Jahres einen Hochspannungs-Magnetzündler mit Zündkerzen. Als er im Dezember 1901 den ersten Prototypen präsentierte, war Robert Bosch sehr beeindruckt: „Damit haben Sie den Vogel abgeschossen!“ Dieser Satz stand am Anfang der Innovationsgeschichte von Bosch.

Wachstum weltweit

Die Weiterentwicklung des Magnetzündlers hatte Bosch einen ganz neuen Kundenkreis eröffnet: die Automobilhersteller und Autofahrer in aller Welt. Viele von ihnen wollten nun statt der alten anfälligen Technik das neue elektrische Zündsystem von Bosch. Um auch international Kunden zu betreuen, vergab Bosch Vertretungen vor Ort – die erste 1898 in Großbritannien, ein Jahr später in Frankreich und Österreich-Ungarn. Bald war Bosch in nahezu allen europäischen Staaten vertreten. 1906 folgten erste Schritte auf andere Kontinente, beispielsweise 1906 in die USA und Südafrika, 1907 nach Australien, 1908 nach Argentinien und 1909 nach China. Aber nicht nur der Vertrieb wurde international ausgerichtet, sondern auch die Produktion. Bereits 1905 eröffnete Bosch in Paris einen zweiten Fertigungsstandort. 1912 lief die Produktion in den USA an, in einer neu errichteten Fabrik in Springfield/Massachusetts.

**Das „Bosch-Licht“**

1913 brachte Bosch einen weiteren automobilen Meilenstein auf den Markt: die Beleuchtungsanlage „Bosch-Licht“. Mit Lichtmaschine, Batterie, Reglerschalter und Scheinwerfern war sie das erste komplette System von Bosch und gleichzeitig die Basis für die heutigen elektrischen Bordnetze in Kraftfahrzeugen.

Gegenüber der Kraftfahrzeugtechnik blieb das Geschäft mit Elektroinstallationen zunehmend zurück und wurde später aufgegeben. Die Firma entwickelte sich zu einem internationalen Automobilzulieferer. Kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges erwirtschaftete Bosch 1913 mehr als 88 Prozent seines Umsatzes außerhalb Deutschlands.

Der Erste Weltkrieg

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 musste Bosch seine gesamte Produktion auf die Bedürfnisse des Militärs umstellen. Robert Bosch wollte aber am Krieg und dem Leid, das er mit sich brachte, kein Geld verdienen und stiftete die Gewinne aus den Rüstungsaufträgen für gemeinnützige Zwecke, rund 20 Millionen Mark. Die Folgen des Weltkrieges, vor allem die Enteignung eines großen Teils des Besitzes außerhalb Deutschlands, überwand das Unternehmen trotz der äußerst schwierigen Rahmenbedingungen unerwartet schnell. Bereits um 1925 war das internationale Netz der Vertretungen größer als 1914.

3. 1924 – 1945: Vom Automobilzulieferer zum diversifizierten Unternehmen

Bis 1925 stiegen die Mitarbeiter- und Produktionszahlen stetig, doch im Herbst 1925 brach der europäische Automobilmarkt dramatisch ein. Der Absatzeinbruch erfasste Bosch mit voller Wucht. Die Mitarbeiterzahl sank innerhalb weniger Monate von etwa 13 000 auf 8 000. Im Zuge der Krise verloren nicht nur Arbeiter in den Werkhallen ihre Jobs. Die Rationalisierung erreichte auch die höchste Führungsebene. Die Zahl der Vorstandsmitglieder wurde von elf auf drei Vorstände und drei Stellvertreter reduziert. Mit dieser Umgestaltung übergab Robert Bosch zugleich die Unternehmensführung an ein kleines Gremium: Hans Walz, Hermann Fellmeth und Karl Martell Wild.

Neue Geschäftsfelder

Dass die Krise schnell überwunden wurde, war auch den kurz zuvor eingeführten Rationalisierungsmaßnahmen zu verdanken, beispielsweise der zunehmenden Umstellung auf Fließbandproduktion. Die Krise hatte aber auch gezeigt, wie gefährlich es war, sich nur auf eine Branche zu spezialisieren. Daher suchte die neue Unternehmensführung gezielt nach anderen



Geschäftsfeldern. So bot Bosch ab 1928 als erstes Elektrowerkzeug eine Haarschneidemaschine und ab 1933 mit dem ersten Bosch-Kühlschrank auch Hausgeräte an. 1932 übernahm Bosch den Thermotechnik-Bereich von Junkers und im selben Jahr brachte Blaupunkt das erste serienmäßige Autoradio Europas auf den Markt. Auch in der Kraftfahrzeugtechnik erweiterte Bosch sein Angebot im Laufe der 1920er Jahre stetig, beispielsweise um Fahrradbeleuchtung, Batterien, das Bosch-Horn, den Winker oder den Scheibenwischer. Ein Durchbruch gelang 1927 mit der Diesel-Einspritzpumpe, zunächst nur für Lastwagen und ab 1936 auch für Personenwagen.

7. Januar 2019
Seite 4 von 10

Bosch im Nationalsozialismus

Während der nationalsozialistischen Herrschaft in Deutschland zwischen 1933 und 1945 war der Zwiespalt, in dem sich die Verantwortlichen von Bosch befanden, sehr groß: Einerseits war das Unternehmen in die nationalsozialistische Wirtschaftsordnung eingebunden. Mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges 1939 musste Bosch die komplette Produktion auf militärische Güter umstellen. Wie andere rüstungswichtige Betriebe bekam Bosch zunächst Kriegsgefangene, später auch Zwangsarbeiter zugeteilt.

Andererseits unterstützten Robert Bosch und andere führende Männer seines Unternehmens den Widerstand gegen Hitler und halfen Verfolgten mit Geld oder bei der Emigration. Die israelische Holocaust-Gedenkstätte Yad Vashem verlieh Hans Walz 1969 für diesen Einsatz den Titel „Gerechter unter den Völkern“.

Um den Fortbestand des Unternehmens in Familienhand zu sichern, wandelte Robert Bosch es 1937 von der Aktiengesellschaft in eine GmbH um. Im darauffolgenden Jahr – vier Jahre vor seinem Tod – verfasste er sein Testament.

Bei Kriegsende 1945 lagen große Teile der Bosch-Werke nach verheerenden Luftangriffen in Schutt und Asche. Robert Bosch sollte das nicht mehr erleben, er starb am 12. März 1942.

4. 1946 – 1959: Wiederaufbau und Wirtschaftswunder

Nach 1945 konnte Bosch trotz der äußerst schwierigen Lage unerwartet schnell wieder an frühere Erfolge anknüpfen. Der deutschen Währungsreform 1948 folgte ein rasches Wachstum des Unternehmens.



Zurück auf den Weltmarkt

Dieses Wachstum war jedoch durch das schwebende Entflechtungsverfahren der alliierten Siegermächte sehr fragil. Die befürchtete Zerschlagung des gesamten Unternehmens und der Verlust der meisten Tochtergesellschaften konnten 1952 jedoch abgewendet werden. Allerdings musste Bosch Patente und Gebrauchsmuster für Konkurrenten zugänglich machen. Außerdem blieben alle Niederlassungen und Produktionsstätten außerhalb Deutschland enteignet. Wie schon nach dem Ersten Weltkrieg stand das Unternehmen international vor einem kompletten Neuanfang. 1956 erstreckte sich das Vertretungs- und Kundendienstnetz aber schon wieder auf über 130 Länder. Zunehmend setzte Bosch auch auf die Produktion vor Ort. So startete in den 1950er Jahren beispielsweise die Produktion in Indien (1953), Australien (1954) und Brasilien (1957).

7. Januar 2019
Seite 5 von 10

Innovationen

Zwar fertigte Bosch in den ersten Nachkriegsjahren zunächst vorwiegend Automobiltechnik, bald erweiterte sich aber die Produktpalette wieder um Kühlschränke, Radios, Heizgeräte oder Elektrowerkzeuge. Von Blaupunkt gab es 1952 das europaweit erste UKW-Autoradio. Und im gleichen Jahr bediente der Bereich Elektrowerkzeuge mit der „Bosch-Combi“ erstmals eine neue Zielgruppe: die Heimwerker.

Im Bereich Kraftfahrzeugtechnik schloss man technologisch zunächst an das Vorkriegsniveau an. Gleichzeitig arbeiteten die Entwickler mit Hochdruck an neuen, zukunftsweisenden Techniken. 1951 ging die mechanische Benzineinspritzung für PKW in Serie. Ein weiterer Erfolg war der Einsatz der ersten Halbleiter im Auto – sogenannte Varioden. Sie wurden 1958 erstmals in Reglern für Generatoren eingesetzt.

5. 1960 – 1989: Gründung der Geschäftsbereiche und Durchbruch der Elektronik

Als Folge des weltweit hohen Wachstums und der gleichzeitigen Vollbeschäftigung in Deutschland fehlten im Ballungsraum Stuttgart, damals Schwerpunkt der weltweiten Fertigung und Drehscheibe für den internationalen Export, Arbeitskräfte. Daher warb Bosch Gastarbeiter aus Südeuropa an und eröffnete zahlreiche neue Standorte, zum Beispiel in Homburg, Ansbach, Nürnberg, Reutlingen oder Blaichach.

Gründung der Geschäftsbereiche

Dieses enorme Wachstum machte eine Neuorganisation der bisherigen zentralistisch ausgerichteten Unternehmensstruktur notwendig. Der erste Schritt war die Umwandlung des Elektrowerkzeugbaus in einen



„selbstständigen Geschäftsteil“ am 1. Juli 1959. Dies war das Pilotprojekt für die weitere Divisionalisierung des gesamten Unternehmens und den Umbau zu einem Verbund relativ eigenständiger Geschäftsbereiche, die für das Erreichen ihrer Umsatz- und Ergebnisziele selbst verantwortlich waren. Diese Phase tiefgreifender Veränderungen ist eng mit Hans L. Merkle verbunden, der am 1. Oktober 1958 in die Geschäftsführung eintrat und am 1. April 1963 deren Vorsitzender wurde.

7. Januar 2019
Seite 6 von 10

Unternehmensverfassung

1964 legten die Testamentsvollstrecker, die seit dem Tod Robert Boschs sein Erbe verwalteten, den Grundstein für die heutige Unternehmensverfassung. Die Vermögensverwaltung Bosch GmbH erwarb 1964 von den Erben des Firmengründers die Kapitalmehrheit an der Robert Bosch GmbH. Die Stimmrechte gingen an die heutige Robert Bosch Industrietreuhand KG, die seitdem die unternehmerische Gesellschafterfunktion ausübt.

Um ihren gemeinnützigen Charakter zu unterstreichen, änderte die Vermögensverwaltung Bosch 1969 ihren Namen in Robert-Bosch-Stiftung GmbH. Die Stiftung engagiert sich bis heute für Bildung, Gesundheit, Völkerverständigung, Gesellschaft, Kultur und Wissenschaft. Heute hält die Stiftung 92 Prozent der Kapitalanteile der Robert Bosch GmbH. Die übrigen Anteile liegen vor allem bei der Familie Bosch.

Die so gestaltete Unternehmensverfassung ist nach wie vor der zentrale Baustein für die wirtschaftliche Selbstständigkeit und finanzielle Unabhängigkeit der Bosch-Gruppe. Die erwirtschafteten Erträge verbleiben zum großen Teil im Unternehmen und werden zur Zukunftssicherung eingesetzt. Damit ist es möglich, langfristig zu planen und aus eigener Kraft hohe Investitionen zu tätigen. Der Robert-Bosch-Stiftung fließt eine Dividende zu, die ihr ein kontinuierliches und nachhaltiges gemeinnütziges Engagement erlaubt.

Neue Geschäftsbereiche

Durch eine Reihe von Akquisitionen formte Bosch ab 1963 den Geschäftsbereich Verpackungstechnik. Die Bereiche Pneumatik und Hydraulik gingen im späteren Geschäftsbereich Automationstechnik auf, einen Vorläufer des heutigen Geschäftsbereich Drive and Control Technology.

Die Geschäftsführung achtete besonders auf den Ausbau des internationalen Geschäfts. 1969 konnte der Grundstein für den zweiten indischen Standort in Nashik gelegt werden. Vier Jahre später gelang auch in den USA ein entscheidender Wurf: die Eröffnung der ersten Fertigung in den USA nach dem Zweiten Weltkrieg in Charleston/South Carolina. 1974 erzielte Bosch erstmals nach 1932 wieder mehr als die Hälfte seines Umsatzes außerhalb Deutschlands.



Unter Marcus Bierich, Vorsitzender der Geschäftsführung von 1984 bis 1993, baute Bosch die Telekommunikation in den 1980er Jahren zu einem neuen Unternehmensbereich auf. Wichtige Vorgängerbereiche waren die seit 1954 bestehende Funktechnik, der Produktbereich Mobiltelefone, sowie die ab 1982 übernommenen Nachrichtentechnikunternehmen ANT und Telefonbau und Normalzeit Lehner & Co.

7. Januar 2019
Seite 7 von 10

Sicher, sauber, sparsam

Die Zeit zwischen 1960 und 1989 ist bei Bosch von bedeutenden Produktinnovationen geprägt, vor allem im Bereich der Kraftfahrzeugtechnik. In einer Zeit, als Diskussionen über Verkehrssicherheit und Umweltschutz einsetzten, zeigten diese Produktinnovationen die Lösungsansätze von Bosch für emissionsarme, sparsame und sichere Autos. Mit dem 3S-Programm „Sicher, sauber, sparsam“ gab Bosch diesen Bestrebungen ab 1973 einen Namen. Dazu gehören beispielsweise die elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung D-Jetronic (1967), das Antiblockiersystem ABS (1978), die elektronische Dieselregelung EDC (1986) und das Navigationssystem TravelPilot (1989).

6. 1990 – 2019: Antworten auf die Herausforderungen der Globalisierung

Mit dem Ende des „Eisernen Vorhangs“ begann auch für Bosch eine neue Ära. Die Öffnung der Märkte in Osteuropa und Asien beschleunigte die Globalisierung, einen Prozess, in dem sich ehemals regional abgegrenzte Märkte zunehmend weltweit miteinander verflochten. Die Herausforderungen dieser Entwicklung zu meistern und die Chancen zu nutzen, war die neue Aufgabe für Bosch. Der Umsatz-Anteil außerhalb Deutschlands stieg von 51 Prozent 1990 auf rund 76 Prozent 2009.

Am 1. Juli 1993 übernahm Hermann Scholl den Vorsitz der Geschäftsführung, den er bis 2003 innehatte. Sein Fokus lag vor allem auf dem Ausbau der Präsenz in den aufstrebenden Ländern Osteuropas und Asiens und der Sicherung der Innovationskraft.

Chancen in Osteuropa und Asien

Bereits 1994 war Bosch in 13 Ländern des ehemaligen Ostblocks mit eigenen Gesellschaften vertreten. Später eröffnete Bosch viele Fertigungsstandorte in der Region, beispielsweise in Jihlava und Budweis in der Tschechischen Republik, in Wroclaw in Polen oder in Miskolc, Hatvan und Eger in Ungarn.

In Japan übernahm Bosch bis 1999 schrittweise die Mehrheit an der größten japanischen Beteiligungsgesellschaft, der Zexel Corporation. Zusammen mit



den anderen japanischen Bosch-Gesellschaften wurde aus ihr 2005 die Bosch Corporation mit Sitz in Tokio.

7. Januar 2019
Seite 8 von 10

In Indien wurde 1999 bereits der vierte Fertigungsstandort eröffnet, und die Geschäfte entwickelten sich bestens: Bis 2003 fertigten die Mitarbeiter von Mico (heute Bosch India) insgesamt 25 Millionen Einzylinder-Dieseleinspritzpumpen für Stationärmotoren sowie zehn Millionen für Personen- und Nutzfahrzeuge.

In China war Bosch bis 1994 nur über Lizenzen und seit 1989 mit einer Repräsentanz vertreten. Als die chinesische Regierung Anfang der 1990er Jahre die Bedeutung ausländischer Zulieferer für die Entwicklung ihrer eigenen Autoindustrie erkannte, öffnete sich dieser Markt auch für Bosch. Nach langen Verhandlungen kam 1995 der Durchbruch: Bosch erhielt von der chinesischen Regierung den strategisch wichtigen Auftrag, Fahrzeuge aus chinesischer Fertigung mit elektronischer Benzineinspritzung auszurüsten. Diese Systeme baut Bosch seit 1996 im Gemeinschaftsunternehmen UAES in Shanghai. Ebenfalls 1996 lief die Fertigung von Dieseltechnik in Wuxi, von Elektrowerkzeugen in Hangzhou und von Zündkerzen in Nanjing an. Weitere Joint Ventures folgten rasch und 1999 gründete Bosch eine Holdinggesellschaft für China.

Wachstum durch Akquisitionen

Wichtige Akzente setzten Akquisitionen in allen Unternehmensbereichen. 1996 übernahm Bosch beispielsweise den Bremsenbereich von AlliedSignal, 2001 den Industrietechnikspezialisten Mannesmann Rexroth und 2003 den Heiztechnikhersteller Buderus. Auch der Geschäftsbereich Sicherheitstechnik erweiterte sich zum Beispiel um die Communication Security Imaging von Philips, die Telex Communications und CCTV Extreme. Ebenfalls neu ins Portfolio kamen 2004, 2007 und 2008 die Verpackungsmaschinenhersteller Sig Pack, Pharmatech und Paal. Diese Zukäufe stärkten nicht nur die Marktpositionen von Bosch in diesen Sektoren. Sie trugen auch zur Ausbalancierung der Unternehmensstruktur bei.

In anderen Bereichen trennte sich Bosch von Geschäftsaktivitäten, wenn grundsätzliche Marktentwicklungen eine erfolgreiche Weiterführung nahezu ausschlossen. So verkaufte Bosch schrittweise den Unternehmensbereich Telekommunikation. Von ihm blieben der Bereich Navigation und Autoradio – heute der Geschäftsbereich Car Multimedia – und die Sparte Sicherheitstechnik, aus der 2002 der heutige Geschäftsbereich Security Systems hervorging.

Technik fürs Leben

Auch in den 1990er-Jahren lag der Fokus weiterhin auf Innovationen, ganz im Sinne des heutigen strategischen Leitmotivs „Technik fürs Leben“. Ein



technologischer Meilenstein und kommerzieller Erfolg war 1995 beispielsweise das Elektronische Stabilitäts-Programms ESP®. Es verhindert das Schleudern von Fahrzeugen schon im Ansatz und trägt so entscheidend zur Sicherheit im Straßenverkehr bei.

7. Januar 2019
Seite 9 von 10

Viele weitere Innovationen lassen sich aufzählen: die Hochdruck-Dieseleinspritzung Common Rail 1997, die Benzin-Direkteinspritzung DI-Motronic 2000, Fahrerassistenzsysteme wie das Adaptive Cruise Control ACC (2000) oder der Einparkassistent (2005). 2003 stellte Bosch mit dem handlichen „Ixo“ den ersten Akku-Schrauber mit Lithium-Ionen-Akku vor.

Nachhaltigkeit und unternehmerische Verantwortung

Franz Fehrenbach, der den Vorsitz der Geschäftsführung 2003 von Herrmann Scholl übernahm, führte die Strategie gezielt fort, die Abhängigkeit vom Automobilgeschäft durch ein überdurchschnittliches Wachstum in anderen Unternehmensbereichen weiter zu reduzieren. Dabei knüpfte Fehrenbach in seinen unternehmerischen Schwerpunkten im besonderen Maße an die Themen Globalisierung, Umwelt- und Ressourcenschonung sowie Energieeffizienz an. Im Zuge dessen übernahm Bosch den deutschen Solarzellenhersteller Ersol. Daraus ging die neue Tochtergesellschaft Bosch Solar Energy hervor, von der sich Bosch jedoch Ende 2013 infolge der durch Preisverfall dauerhaft defizitären Geschäftsentwicklung trennte. Im traditionsreichen Unternehmensbereich Kraftfahrzeugtechnik intensivierte Bosch die Elektrifizierung des Antriebsstranges für Hybrid- und Elektrofahrzeuge. Die ersten Hybridfahrzeuge mit Bosch-Antriebstechnik kamen 2010 auf den Markt.

Die weltweite Wirtschaftskrise 2008/09 brachte Bosch im Geschäftsjahr 2009 einen Umsatzrückgang von rund 15 Prozent und erstmals seit dem Zweiten Weltkrieg operative Verluste. Doch schon 2010 hatte Bosch die Krise hinter sich gebracht – mit dem höchsten Umsatz in der Unternehmensgeschichte. Die Krise änderte die langfristig ausgelegte Strategie des Unternehmens nicht. Denn diese Strategie erschließt nicht nur zukunftssträchtige Produktfelder; sie beinhaltet auch ein erweitertes Verständnis unternehmerischer Verantwortung, weiterentwickelt aus Grundsätzen des Firmengründers Robert Bosch. Dieser hatte den Ausgleich wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedürfnisse als Kern unternehmerischer Verantwortung verstanden. Nun gilt es auch den Schutz der Umwelt mit einzubeziehen. „Das oberste Ziel für uns ist die langfristige Existenzsicherung des Unternehmens. Aber es ist gleichzeitig unser Ziel, dieses Langfristziel in einer Balance zu erreichen zwischen Ökologie, Ökonomie und gesellschaftlicher Verantwortung“ – so formulierte es Franz Fehrenbach im Jahr 2007. Dahinter steht die Überzeugung, dass Unternehmen nur langfristig erfolgreich sein können, wenn sie nachhaltig wirtschaften und nicht gegen gesellschaftspolitische und ökologische Interessen verstoßen.



Bosch im Zeitalter des Internet der Dinge

Am 1. Juli 2012 übernahm Volkmar Denner von Franz Fehrenbach den Vorsitz der Geschäftsführung. Denner versteht es als eine seiner Kernaufgaben, das Unternehmen in eine technologisch starke Wettbewerbsposition für die Geschäftsfelder der Zukunft zu bringen. Das Internet der Dinge und Dienste mit neuen Geschäftsmodellen steht dabei im Vordergrund, besonders in den Bereichen Mobilität, Industrie sowie Energie- und Gebäudemanagement.

Bosch hat eine Reihe von Projekten vorgestellt, die die Zukunft dieses Themas unterstreichen: Das zeigen Beispiele, etwa für die vernetzte Mobilität, ob Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Flottenbetreibern für optimale Flotteneinsatzplanung mit Echtzeitdaten aus dem Fahrzeug, ob Automated Valet Parking oder der testweise Einsatz von Robotaxis in Kalifornien.

In wenigen Jahren werden viele Milliarden Geräte weltweit internetfähig und vernetzt sein. Das gilt für Smartphones ebenso wie Hausgeräte oder Elektrowerkzeuge, für industrielle Fertigungsanlagen, für Fahrzeuge oder für internetgestützte Technologien für die Landwirtschaft.

Um diese Zukunftsperspektiven zu nutzen, hat Bosch zahlreiche Aktivitäten auf den Weg gebracht, und richtet dabei auch einen Fokus auf die Erforschung und Nutzung von Künstlicher Intelligenz. Zum Beispiel hat Bosch das Tochterunternehmen Bosch Connected Devices and Solutions GmbH gegründet, das kompakte Elektronik-Produkte und Software-Knowhow anbietet, um Geräte und Objekte in ganz unterschiedlichen Einsatzfeldern intelligent und internetfähig zu machen, ebenso den neuen Geschäftsbereich Connected Solutions für Kraftfahrzeugtechnik und die Robert Bosch Smart Home GmbH. Zudem ist Bosch heute weltweit aktiv in Projekten, die im Zeichen der Urbanisierung konkrete IoT-gestützte Lösungen für die vernetzten „Smart Cities“ der Zukunft finden. Der Schlüssel zu allem ist für Bosch dabei die Kompetenz bei Hardware wie auch den „3S“ – Sensors, Software, Services.