

NDB-Artikel

Niefer, *Werner* Industriemanager, * 26.8.1928 Plochingen/Neckar, † 12.9.1993 Stuttgart. (evangelisch)

Genealogie

Aus seit 1626 durch Johann Michael Nieffer in Notzingen im Albvorland urkundl. nachweisbarer Fam., aus der Bauern, Bäcker, Gastwirte u. Bürgermeister, hervorgingen. – V Hermann (1893–1970), Gastwirt, Inh. d. Gasthofs „Zum Hirsch“ in Notzingen b. Kirchheim/Teck, S d. Wilhelm (1855–1912), Bäckerstr., Inh. d. Gasthofs „Zum Hirsch“ in Notzingen, u. d. Maria Ott (1861–1930) aus Notzingen;

M Berta (1895–1967), T d. Joseph Haug (1867–1948), Schneidermstr. in Notzingen, u. d. Christine Böbel (1865–1928) aus Wellingen;

B Hermann (* 1923), Inh. d. Gasthofs „Zum Hirsch“ in Notzingen, Adolf (* 1937), ltd. Küchenchef d. Hotels „Graf Zeppelin“ in St.;

– ♂ 1) Notzingen 1950 Erna Jurkschat, 2) Sindelfingen 1980 Vera (* 1943), T d. Arztes Dr. med. Konrad Wessolly u. d. Ruth Stoll;

1 T aus 1), 2 S aus 2).

Leben

Nach einer Lehre 1943-46 als Werkzeugmacher bei der „Daimler-Benz AG“ absolvierte N. 1948-51 ein Ingenieurstudium an der Maschinenbauschule Esslingen. 1952 trat er als Betriebsingenieur in den Großmotorenbau von Daimler-Benz in Untertürkheim ein. Durch die Bekanntschaft mit Daimler-Produktionschef →Wilhelm Künkele (1900–76) kam N. 1958 als Betriebsleiter zur „Maybach Motorenbau GmbH“ nach Friedrichshafen. Als →Friedrich Flick (1883–1972) nach dem Tode von →Karl Maybach 1962 die „Maybach Mercedes-Benz Motorenbau GmbH“ gründete, wurde N. ihr Geschäftsführer mit der Aufgabe, die Gründung der „Motoren- und Turbinen-Union GmbH München und Friedrichshafen“ (MTU) als gemeinsame Tochtergesellschaft von Daimler-Benz und der „Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG“ (MAN) für 1969 vorzubereiten. 1971 führte N. in Friedrichshafen ein neues Programm schnelllaufender Dieselmotoren bis zu 4500 PS ein und wurde gleichzeitig Produktionsleiter für Flugtriebwerke des MTU-Werks München-Allach.

Gefördert durch →Hanns Martin Schleyer (1915–77) gewann N. seit 1973 größeren Einfluß auf die Produktionsplanung bei Daimler-Benz. Nach dem Tod Künkeles, der ihn nach Untertürkheim berufen hatte, bestellte der Aufsichtsrat N. 1976 zum Produktionschef und Vorstandsmitglied für alle

in- und ausländischen Werke. Zunächst erhöhte er in Sindelfingen die Tagesleistung in der Fertigung auf 1600 Pkw, baute die Produktionslinie der erfolgreichen Modellreihe 200 D bis 280 E sowie ein Press- und Lackierwerk auf und änderte mit dem Bau eines neuen Leichttransporters 1977 die Produktionstechnik. N. arbeitete sehr erfolgreich an Rationalisierung, Modernisierung und Ausweitung der Produktion, so 1978 im ehem. Borgward-Werk Bremen-Sebaldsbrück und in den früheren Henschel-Werken in Kassel. Auch das Werk Düsseldorf gestaltete er um, so daß N. 1979-84 einen straffen Produktionsverbund aus vier Montagewerken schuf: Sindelfingen und Bremen (Pkw), Würth und Düsseldorf (Lkw). 1979 richtete er in Hampton (Virginia, USA) ein Montagewerk für 6000 Lkw/Jahr ein, 1992 plante er ein PKW-Werk in Alabama (1997 eröffnet). N. beeinflusste zunehmend die Unternehmensplanung, auch in Zusammenarbeit mit seinem Vorstandskollegen Edzard Reuter, mit dem er das computergesteuerte Motorenwerk in Untertürkheim mit einer Kapazität von 500 000 Motoren/Jahr plante (1997 eingeweiht). Die neue „Kompaktklasse 190“ (1982) erweiterte N. 1984 auf drei Baureihen und stärkte damit die Marktposition des Unternehmens. 1987 übertrug ihm der Aufsichtsrat den Geschäftsbereich Pkw und bestellte ihn zum stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden der Daimler-Benz AG, 1989 zum Vorstandsvorsitzenden der „Mercedes-Benz AG“. 1987 baute N. Gießerei und Motorenbau im Omnibuswerk Mannheim aus, 1991 handelte er die Übernahme des Werkes Ludwigsfelde aus dem DDR-Fahrzeugbau-Kombinat aus und verlegte einen Teil der Lkw-Montage dorthin; außerdem gründete er 1992 das Werk Rastatt.

Unter dem Einfluß des Aufsichtsratsvorsitzenden →Alfred Herrhausen (1930–89) wurde unter der Führung Reuters und N.s das Konzept eines „integrierten Technologiekonzerns“ entwickelt und durch Mehrheitsbeteiligungen an der MTU, der AEG (1985), dem Luft- und Raumfahrtkonzern Dornier (1985) und MBB (1989) umgesetzt.

N. war ein zupackender Praktiker, dessen erfolgreiche Konzeption eines weltweiten Produktionsverbundes in der Autoindustrie beispielhaft wurde. 1992 mußte er aufgrund sinkender Absatzzahlen einen größeren Personalabbau bei der Mercedes-Benz AG einleiten. 1993 ging er als Vorstandsvorsitzender in Pension und wirkte danach noch als Beauftragter des Konzerns für die GUS, die arab. Länder und Israel.]

Auszeichnungen

BVK 1. Kl. (1982);

Prof. (TH Darmstadt 1987);

Senatspräs. d. Fraunhofer-Ges. (1987);

Gr. BVK (1988);

Dr. rer. pol. h. c. (Bremen 1988);

Dr.-Ing. E. h. (TU Stuttgart 1989);

Aufsichtsrat Daimler-Benz AG u. Dt. Bank (1993).

Werke

Fertigungstechnik im Automobilbau, in: Zs. f. industr. Fertigung 69, 1979, S. 599-602.

Literatur

M. Kruk, Aufstieg z. Weltunternehmern 1945-86, in: 100 J. Daimler-Benz - Das Unternehmen, 1986, S. 283-96 (P);

H. C. Hoppe, Ein Stern f. d. Welt, 1991 (P);

G. Molter, Ein halbes Jh. beim Daimler, 1993 (P);

H. Gottwick, Mr. Mercedes, 1993 (P);

SZ v. 25.5. u. 13.9.1993;

Mitt. v. Hermann u. Vera Niefer.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Niefer, Werner“, in: Neue Deutsche Biographie 19 (1998), S. 226-227
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
