



# INNOVATIONSDRUCK AUF DIE AUTOMOBILINDUSTRIE WÄCHST

Großauftrag für Magna Steyr: Der österreichische Automobilhersteller fertigt unter anderem für BMW das Plug-in-Hybrid iPerformance.

**Die Automotive-Branche ist im Umbruch. Das Thema Elektromobilität gewinnt naturgemäß nicht nur für die Autobauer, sondern auch für die Zulieferer an Bedeutung. Auch österreichische Unternehmen investieren in neue Antriebsarten. „DHK Aspekte“ hat Betriebe nach ihren aktuellen Strategien befragt.**

Der Wandel im Antrieb fordert viele österreichische Automotive-Unternehmen, ihre Produkte umzurüsten. Die global tätige AVL List, Entwickler von Antriebssträngen und Messtechnik, hat etwa neben den klassischen Verbrennungsmotoren auch E-Motoren, Batterien, Leistungsumrichter und die Steuerung des Antriebs in ihr Portfolio aufgenommen. „Wir erwirtschaften nun bereits fast ein Drittel des Umsatzes in diesem Bereich“, berichtet CEO Helmut List. Im Vorjahr erzielte die gesamte AVL Gruppe an ihren 45 Standorten 1,4 Milliarden Euro Umsatz.

Auch die Schaeffler Gruppe stellt der Automobilindustrie neue Produkte und Systeme, wie beispielsweise elektrische Achsen oder Hybridmodule für den Einbau in Hybrid- und Elektrofahrzeuge, zur Verfügung. „Das triviale Mechanikprodukt wird zum

Mechatronikprodukt“, so Oliver Lödl, Geschäftsführer der Schaeffler Austria – wie zum Beispiel der mechatronische Wankstabilisator, der die Wankbewegungen des Fahrzeugs in Kurven reduziert. Die im niederösterreichischen Berndorf ansässige Schaeffler Austria GmbH ist Teil der global tätigen Automobil- und Industriezuliefergruppe Schaeffler und auf die Herstellung von Kegelrollenlagern spezialisiert. Rund 80 Prozent seines Geschäfts macht das österreichische Unternehmen in der Nutzfahrzeugindustrie. 2016 belief sich der Umsatz auf 218 Millionen Euro. Trotz der vom Konzern kommunizierten schwachen Geschäftsentwicklung der Sparte Automotive im zweiten Quartal und der Talfahrt des Aktienkurses geht Lödl für Schaeffler Austria heuer von einem Wachstum von circa acht Prozent aus. Die Auftragsbücher seien schon jetzt bis über das Jahr 2018 hinaus gut gefüllt.

## ELEKTRO, BATTERIE UND BRENNSTOFFZELLEN

Wolfgang Komatz, Manager des Automobil-Clusters der oberösterreichischen Wirtschaftsagentur, ist überzeugt, dass österreichische Firmen auch die kommenden zehn Jahre noch mit konventionellem Antrieb Geschäft machen können, das Wachstum passiere aber in den alternativen Bereichen. „Die Unternehmen müssen sich fragen, auf welches Pferd sie setzen wollen: Der elektrische Antrieb wird kommen, beim Speichermedium sehe ich jedoch

noch ein Fragezeichen – Batterie oder Brennstoffzellen?“ Die Fahrzeughersteller legen ein ordentliches Tempo vor. Die Daimler AG investierte 2016 und 2017 14,5 Milliarden Euro in alternative Antriebe und Elektromobilität. „Ein deutlicher Schwerpunkt zukünftiger Entwicklungsinvestitionen liegt dabei auf der Produkt-offensive unserer neuen Marke EQ: Hier investieren wir in den nächsten Jahren rund zehn Milliarden Euro in den Ausbau des Produktportfolios. Unser Ziel ist es, bis 2022 insgesamt mehr als zehn rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Darüber hinaus werden wir das gesamte Mercedes-Benz-Portfolio elektrifizieren und unseren Kunden so in jeder Mercedes-Benz-Baureihe mindestens eine elektrifizierte Alternative anbieten – vom Kompaktwagen bis zum großen SUV. Insgesamt sprechen wir hier von über 50 elektrischen Fahrzeugvarianten“, sagt Marc Boderke, Geschäftsführer von Mercedes-Benz Österreich.

Die BMW Group hat von Jänner bis September 2017 mit insgesamt 68.687 BMW i, BMW iPerformance und Mini Electric mehr Elektroautos abgesetzt als im gesamten Vorjahr. Das Plug-in-Hybrid iPerformance wird unter anderem bei Magna Steyr gefertigt, wo im kommenden Jahr auch die Produktion des vollelektrifizierten Jaguar I-Pace in Angriff genommen wird. Bis 2020 will Jaguar Land Rover jedes seiner Modelle in elektrischer oder Hybridversion anbieten. „Die Zukunft des Antriebs wird bestimmt bunter werden, als die Lage heute ist. Wann genau der viel zitierte Iconic Change kommt, weiß keiner. Umso wichtiger ist, dass wir uns als Standort flexibel aufstellen und jetzt schon die Weichen richtig stellen, um auch in Zukunft beim Thema Antrieb vorne mit dabei zu sein. Diese Flexibilität ist natürlich auch in vermehrtem Maße von der Zulieferindustrie gefordert“, betont Christoph Schröder, Geschäftsführer der BMW Group Werk Steyr.

Bosch-Österreich-Geschäftsführer Klaus Peter Fouquet sieht das ähnlich. In der gesamten Bosch-Unternehmensgruppe stellt der Bereich Mobility Solutions mit 43,9 Milliarden Euro den wichtigsten Unternehmensbereich dar. Der Konzern will sowohl den Verbrennungsmotor als auch alle anderen Antriebsarten weiterentwickeln. Fouquet ist überzeugt, dass die Zulieferindustrie durch die Technologieentwicklung mehr Bedeutung erhalten wird. In Elektromobilität investiert die Unternehmensgruppe jährlich 400 Millionen Euro. Vor Kurzem hat Bosch eine 48-Volt-Batterie für Hybridfahrzeuge entwickelt. Die Produktion startet Ende 2018. Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung (F&E) machen 9,5 Prozent des Umsatzes aus. „Nur so sehen wir unsere Zukunft abgesichert“, erklärt Fouquet.

#### INVESTITION IN FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Eine aktuelle Automotive-Studie des Beratungsunternehmens PricewaterhouseCoopers (PwC) zeigt, dass die Bedeutung von F&E in der österreichischen Automobil-Zulieferindustrie steigt. Für die Studie wurden von Jänner bis April 2017 Eigentümer und Manager von 60 heimischen Automobil-Zulieferern befragt. Demnach verfügen fast 80 Prozent aller Zulieferbetriebe über lokale



Foto: Daimler AG

Marc Boderke, Geschäftsführer von Mercedes-Benz Österreich, will bis 2022 insgesamt mehr als zehn rein elektrisch getriebene Fahrzeuge auf den Markt bringen.

F&E-Dienste. Von jenen Befragten ohne solche Dienste denken zwölf Prozent darüber nach, sie aufzubauen oder an den F&E-Aktivitäten des Konzerns teilzunehmen. Die dominanten Themen sind Technologieforschung und Produktentwicklung. Die Produktentwicklung wird vor allem von Umweltrends beherrscht: Den Trend zur Gewichtsreduktion und Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emission verfolgen 28 Prozent der befragten Unternehmen, alternative Treibstoff- und Antriebssysteme 18 Prozent. Mercedes-Benz-Österreich-Geschäftsführer Boderke unterstreicht die Rolle der Zulieferer in diesen Bereichen: „Bei Komponenten wie etwa dem E-Motor oder der Brennstoffzelle setzen wir auch auf externe Partner und Kooperationen. Indem die Produzenten die gesamte Industrie versorgen, kommen sie auf Stückzahlen, die wir als einzelner Hersteller nie erreichen könnten. Zudem erlaubt es uns, flexibel auf die Marktentwicklungen reagieren zu können und immer Zugriff auf die besten Produkte am Markt zu haben.“

Schon jetzt setzen die großen Zulieferunternehmen, besonders die Systemlieferanten, stark auf Entwicklungspartnerschaften – „vor allem mit IT-Unternehmen“, sagt Komatz. „Wir arbeiten in sehr vielen nationalen und europäischen kooperativen Forschungsprogrammen auch mit unseren Mitbewerbern gemeinschaftlich an vorwettbewerblichen Aufgabenstellungen, da kein Player alleine die großen technologischen Herausforderungen meistern kann“, schildert AVL-List-Chef Helmut List. Rund zehn Prozent des Umsatzes fließen beim steirischen Unternehmen in F&E.

#### GUTE AUSSICHTEN, ABER ENDE DER EUPHORIE

Der Druck auf die Zulieferer steigt: höhere Qualitätsstandards auf der einen, starker Preisdruck auf der anderen Seite. „Deshalb ist es wichtig, mit ausgeklügelten Konzepten einen Vorsprung zu haben“, sagt Schaeffler-Austria-Geschäftsführer Lödl. Immer mehr entwickeln sich die österreichischen Zulieferbetriebe zu Anbietern von Gesamtlösungen. „Schaeffler Austria liefert nicht nur das Radlager, sondern auch die Komponenten“, so Lödl.

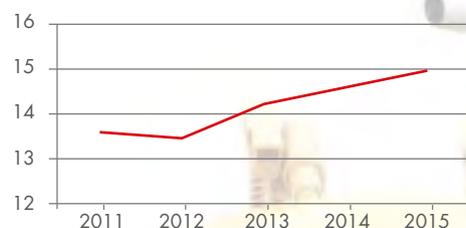
Trotz wachsenden Innovationsdrucks ist die Stimmung in der Branche allerdings durchwegs positiv, auch wenn sich die Unter-

Unternehmen  
2015

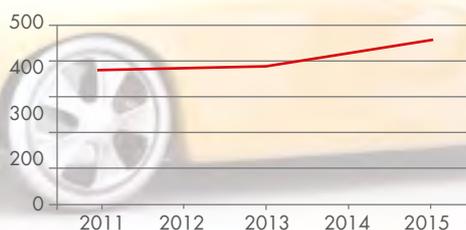
# Zahlen zur Fahrzeugindustrie

Beschäftigte  
2015

Österreich: Gesamtumsatz in Milliarden €



Deutschland: Gesamtumsatz in Milliarden €



Quelle: Eurostat – Strukturelle Unternehmensstatistik, aktualisiert am 12.10.2017.

nehmen nicht gern allzu tief in die Karten schauen lassen. AVL List spricht etwa von einer „sehr guten aktuellen Auftragslage“. Bosch-Österreich-Chef Fouquet geht heuer von einem „Wachstum über dem des Vorjahres“ aus. 2016 belief sich der Umsatz von Bosch in Österreich auf fast 1,2 Milliarden Euro. Mercedes-Benz erwartet sich für heuer, die Verkaufszahlen des Vorjahres in Österreich – 15.986 zugelassene Fahrzeuge – zu toppen, nachdem diese schon von 2015 auf 2016 um mehr als 20 Prozent zugelegt haben. „Wir wachsen wieder um mehr als 15 Prozent. Mercedes-Benz ist das vierte Jahr in Folge die am stärksten wachsende Premiummarke in Österreich“, sagt Boderke.

Dietmar Schäfer, Geschäftsführer der Isi Automotive Holding GmbH, spricht von einem „deutlich zweistelligen Wachstum“ in den nächsten Jahren, will aber keine konkreten Zahlen verraten. Mit diesen Aussichten steht der Hersteller von Airbags und anderen Komponenten rund um die Fahrzeugsicherheit in der Branche nicht alleine da. Laut der PwC-Studie erwartet fast ein Viertel aller befragten Zulieferer für heuer ein zweistelliges Umsatzwachstum. Mehr als die Hälfte rechnet mit Steigerungen von fünf bis zehn Prozent.

Auch die jüngste Befragung des Wirtschaftsforschungsinstituts (Wifo) vom September 2017 spiegelt einen Optimismus der Auto-

motive-Zulieferindustrie in Österreich wider, allerdings nicht mehr so stark wie im Frühjahr. „Die Auftragsbestände liegen deutlich über dem langjährigen Mittelwert. Sie bilden eine solide Basis für die weitere Entwicklung im vierten Quartal beziehungsweise zu Beginn 2018. Aus jetziger Sicht verlangsamt sich das Produktionswachstum, wir sehen aber keine Anzeichen eines Rückgangs“, heißt es in dem Konjunkturtest für die Automotive-Zulieferindustrie. Auch bei der Geschäftslage für das kommende halbe Jahr rechnen die befragten Betriebe überwiegend mit einer Steigerung. Die österreichische Fahrzeugindustrie dürfte heuer auch nach eigenen Angaben kräftig investiert haben, wie die Hochrechnungen des Wifo-Investitionstests vom Juli 2017 zeigen, wobei der Repräsentationsgrad der Branche mit 11,7 Prozent ziemlich gering ist. Immerhin schätzen die befragten Unternehmen das Investitionsvolumen für 2017 insgesamt mit rund 506 Millionen Euro um 58 Prozent höher ein als im Vorjahr.

## INTERNATIONALISIERUNG VORANTREIBEN

„Die Stimmung in der Branche ist durchwegs sehr positiv“, sagt Automobil-Cluster-Manager Komatz. Einen Grund dafür ortet er in der Marktsituation. „In allen großen Regionen wie Europa, Asien und Nordamerika findet gerade Wachstum statt. Da die österreichischen Automobilfirmen internationalisiert sind, ist das eine gute Ausgangslage.“ Auch AVL-List-CEO List betont, dass die OEMs (Ori-



Foto: Daimler AG

Die Daimler AG investiert in den nächsten Jahren zehn Milliarden Euro in den Ausbau der Marke EQ: Heuer präsentierte sie das erste vollelektrische EQ-Konzeptfahrzeug im Kompaksegment.

ginal Equipment Manufacturers, Anm.) „überall an ihren Standorten eine durchgängige umfassende Betreuung“ erwarten und globale Präsenz daher notwendig ist. Isi-Automotive-Geschäftsführer Schäfer, der auch der Arge Automotive Zulieferindustrie vorsitzt, hält die Internationalisierung für den „richtigen Schritt“. Gerade in den vergangenen Jahren hätten sich die österreichischen Zulieferbetriebe sehr stark in diese Richtung entwickelt. Allerdings verliert der Standort Österreich international an Attraktivität, kritisiert die Arge. Laut der vierten Folgestudie über den internationalen Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie hat die Alpenrepublik sowohl hinsichtlich der steuerlichen Anreize als auch hinsichtlich der Bildung und des Arbeitsmarkts verloren.

Die Exportquote des österreichischen Automobilsektors beläuft sich derzeit auf beinahe 90 Prozent. Im Vorjahr ging ein Großteil, nämlich knapp vier Fünftel der Produkte, nach Europa – davon wiederum die Hälfte nach Deutschland. „Die starke internationale Verflechtung ist einerseits Impulsgeber für Wachstum, bedeutet aber andererseits eine extreme internationale Konkurrenzsituation“, sagt Walter Linszbauer, Geschäftsführer des Fachverbands der Fahrzeugindustrie in der Wirtschaftskammer Österreich, in dem die Industrieproduktion der Automobilbranche vertreten ist. Für diese erwartet Linszbauer heuer ein nominelles Wachstum von mehr als fünf Prozent. „Im Durchschnitt des ersten Halbjahres hat die

Beschäftigung um 5,4 Prozent zugenommen, das Auftragsvolumen lag zuletzt im Juni 30 Prozent über dem Vorjahreswert“, sagt er. Einen starken Auftrieb bekomme der Sektor vor allem durch die

### ELEKTROMOBILITÄT IN ÖSTERREICH

Die Infrastruktur für Elektromobilität in Österreich bezeichnet Roland Ziegler, Sprecher des Bundesverbands Elektromobilität Österreich (BEÖ), als „ausbaufähig“. Bis zum Jahresende soll es im BEÖ-Netz zwischen Wien und Bregenz 2.000 öffentliche Ladepunkte geben. „Es gibt auch andere Anbieter, so haben wir in Summe in Österreich bereits ein sehr gutes Netz. Das Thema wird sich in den nächsten Jahren parallel mit der steigenden Anzahl an E-Fahrzeugen weiterentwickeln“, sagt Ziegler. Laut E-Tankstellen-Finder kann in Österreich derzeit an insgesamt 3.839 Ladestellen getankt werden (Stand 6. 11. 2017).

Länderübergreifend plant die deutsche Autobranche ein europaweites Ladenetz mit insgesamt 400 Schnellladestationen auf Autobahnen und anderen Verkehrsachsen. Für dieses Vorhaben ist das eigens dafür gegründete Unternehmen Ionity verantwortlich. Das gesamte Netz soll bis 2020 stehen, die ersten 20 Stationen sollen noch heuer fertig sein. Über die Höhe der Investitionen gibt es keine Angaben.



Foto: FH Joanneum, Stefan Leifner

Laut FH-Joanneum-Institutsleiter Kurt Steiner braucht die Branche nicht so sehr Spezialisten, sondern mehr Fachkräfte, die ganzheitlich ausgebildet sind.

Produktionsaufnahme des 5er-BMW sowie durch die kurz bevorstehenden Starts der Jaguar-Produkte.

Neben den alternativen Antriebsarten sind die österreichischen Unternehmen der Branche auch in anderen neuen Geschäftsfeldern engagiert. OEMs werden vor allem durch das veränderte Mobilitätsverhalten zum Umdenken gezwungen. Die bloße Fahrzeugproduktion wird in Zukunft als Geschäftskonzept nicht mehr ausreichen. Die Daimler AG sieht sich in einem Wandel „vom klassischen Automobilhersteller zum Mobilitätsdienstleister“ und hat die Zukunftsfelder Vernetzung, autonomes Fahren, flexible Nutzung und elektrische Antriebe in die Unternehmensstrategie eingeschlossen.

Auch die heimischen Zulieferer erkennen hier Potenzial. Bosch etwa richtet sich mit Coup, seinem Tochterunternehmen für E-Scooter-Sharing, in Berlin und Paris erstmals an Endkunden. „Wir wollen das Konzept in Europa ausrollen“, kündigt Fouquet für die Zukunft an. Für Österreich gibt es diesbezüglich noch keine konkreten Pläne. Auch das autonome Fahren ist für Bosch ein Zukunftsbereich: „In dem Bereich setzen wir mittlerweile mehr als eine Milliarde Euro um“, sagt Fouquet. Auch AVL List fokussiert sich neben der Elektromobilität auf Themen rund um das autonome Fahren. „Ein aktueller Schwerpunkt liegt in der Entwicklung und Optimierung von Fahrerassistenzsystemen sowie deren Integration in das Gesamtfahrzeug“, so Geschäftsführer List.

Der disruptive Wandel erfasst auch die Nutzfahrzeugbranche. „Vor allem die Themen Digitalisierung, automatisiertes Fahren und alternative Antriebe werden die Branche grundlegend verändern“, heißt es von der MAN Truck & Bus Österreich GmbH, die in Steyr Lkw und Komponenten fertigt. Die ersten neun vollelektrischen Verteiler-Lkw sollen Anfang 2018 in den Probebetrieb gehen. 2016 investierte das Unternehmen 29,2 Millionen Euro in F&E, der

## FAKTEN

In Österreich sind laut Fachverband der Fahrzeugindustrie circa 700 Betriebe mit insgesamt 70.000 Beschäftigten in der Automotiven Produktion tätig. Um die 370.000 Arbeitsplätze hängen direkt oder indirekt von der Automobilwirtschaft und deren Zulieferern ab – bei dieser Schätzung sind etwa auch Kfz-Werkstätten, Handel und Berufsfahrer miteinbezogen. Die Branche ist die zweitwichtigste Exportbranche Österreichs: Der gesamte Auslandsumsatz belief sich 2016 auf 14,1 Milliarden Euro.

Laut einer aktuellen Mitteilung des Beratungsunternehmens Roland Berger kommt mittlerweile jede 67. Innovation im Automobilbereich aus Österreich. Allein die Ausgaben der Fahrzeugindustrie für Forschung und Entwicklung sind, gemessen an der Gesamtindustrie, mit 21.459 Euro pro Beschäftigtem am zweithöchsten.

Der Diesel hat in Österreich eine hohe Bedeutung: Im zweiten Quartal 2017 verfügten von 4,9 Millionen Pkw des Typs M1 (maximal neun Sitzplätze) insgesamt rund 2,8 Millionen über Dieselantrieb; 11.860 waren Elektrofahrzeuge. Der Dieselskandal schlägt jedoch bei der Zahl der Neuzulassungen zu Buche: Bis zum heurigen September wurden laut Statistik Austria sechs Prozent weniger Pkw mit Dieselantrieb zugelassen als im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Umsatz belief sich auf rund 1,12 Milliarden Euro. Zur aktuellen und künftigen Geschäftsentwicklung will MAN keine Angaben machen.

## GANZHEITLICH AUSGEBILDETE FACHKRÄFTE GEFRAGT

Angesichts der rasanten Entwicklung, die in der Branche vor sich geht, ist es wenig verwunderlich, dass qualifizierte Fachkräfte für die österreichischen Automobilunternehmen ein heißes Thema sind. In der PwC-Studie geben 88 Prozent der befragten Zulieferer an, dass diese vor allem in der Produktion eine Rolle spielen. Kurt Steiner, Institutsleiter Fahrzeugtechnik/Automotive Engineering an der steirischen FH Joanneum, erläutert die Situation näher: „Es kommt zu einer neuen Vermischung an Fragestellungen wie Komfort, Antriebsarten, Leichtbau und Digitalisierung. Einerseits werden weiterhin Grundfertigkeiten eines Ingenieurs verlangt, andererseits neue Add-ons aus anderen Branchen. Die Automobilbranche braucht neben den Spezialisten auch mehr Fachkräfte, die ganzheitlich ausgebildet sind.“ Die FH Joanneum bildet Fahrzeugtechniker und Diplomingenieure aus. Laut Steiner gibt es „einen riesigen Bedarf vom Produktionsmitarbeiter bis hin zu innovativen Führungskräften“. Am Standort Graz brauche man in den kommenden Jahren mehrere Hundert neue Mitarbeiter. Auch Bosch Österreich sucht laut Fouquet im kommenden Jahr neue Mitarbeiter für die Entwicklung.

Stephanie Dirnbacher

DHK Aspekte 04 | 2017

# ZULIEFERBETRIEBE MÜSSEN NEUE GESCHÄFTSFELDER ERSCHLIESSEN

**Horst Bernegger, Partner und Automotive Leader bei PwC Österreich, spricht im Interview über die Herausforderungen und Chancen der österreichischen Automobilbranche.**

## WAS SIND DIE HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE AUTOMOBILBRANCHE?

Die wesentlichen zwei Zukunftsthemen, wo Forschung und Entwicklung betrieben werden müssen, sind Software und Mobilität. Große Trends sind das elektrifizierte Fahrzeug, autonomes Fahren, Carsharing, neue Mobilitätskonzepte, Connected Cars – also dass Autos innerlich und miteinander verbunden sind und mit der Infrastruktur kommunizieren – und die Abkehr von einem Modellzyklus hin zu jährlich upgedateten Fahrzeugen. Fahrzeuge werden also nicht mehr für acht Jahre entwickelt, sondern jährlich upgedatet wie ein Mobiltelefon.

## WAS BEDEUTET DAS FÜR DIE ÖSTERREICHISCHEN UNTERNEHMEN?

Die OEMs (Original Equipment Manufacturer/Fahrzeughersteller, Anm.) werden ihr Geschäftsmodell wesentlich ändern müssen. Nur mehr ein Fahrzeug zu produzieren für eine einzelne Person, die ein Neufahrzeug kauft, wird kein tragfähiges Konzept mehr sein. Es geht um Innovation. Viele OEMs überdenken auch ihren Vertrieb komplett und versuchen, bei gleicher Qualität Kosten zu reduzieren. Die Vertriebskonzepte werden gemischerter werden.

## UND DIE ZULIEFERBETRIEBE?

Auch die Zulieferindustrie in Österreich muss ihren Fokus ändern. Sie wird sich auch auf die margenstarken Bereiche wie autonomes Fahren, Carsharing, Elektrifizierung, Mobilität und jährliche Modellpflege konzentrieren. Dort kann man noch Unterschiede machen, und dort ist der Kunde bereit, zu zahlen.

## WIE GROSS IST DER ZEITDRUCK?

2020 bis 2025 werden wir sehen, welcher OEM und welcher Zulieferer es schafft.

## WELCHE NEUEN GESCHÄFTSMODELLE SIND ERFOLGVERSPRECHEND?

Wenn man sich langfristig behaupten will, muss man entweder in der Technologie oder in der Dienstleistung stark sein – wie setzt man zum Beispiel die Anforderungen des Kunden in Produkten um? Autonome Fahrzeuge müssen innen nicht genauso aussehen, wie



„Die wesentlichen zwei Zukunftsthemen für Forschung und Entwicklung sind Software und Mobilität“, sagt PwC-Partner Horst Bernegger.

Autos jetzt aussehen. Auch beim Thema Mobilität gibt es neue Möglichkeiten: Durch die Carsharing-Community wird es mehr Neuzulassungen, aber weniger Bestand geben. In einer neuen Mobilitätswelt werden sich die Behaltezeiten der Fahrzeuge drastisch reduzieren, auf drei, vier Jahre und in Teilbereichen noch viel kürzer. Da stellt sich die Frage: Was tut man mit den Altfahrzeugen? Die sind nur einige Jahre alt, haben aber schon sehr viele Kilometer.

Auch der Wandel im Antriebsstrang – weg vom konventionellen, hin zum elektrifizierten Antrieb – ist eine Forschungsrichtung, in der man Know-how aufbauen kann. Wir stehen hier erst am Anfang. Es wird ein hohes technologisches Tempo geben. Die Produktlebenszyklen werden kürzer und die Notwendigkeit, zu forschen, größer.

## WER WIRD IN DIESEN BEREICHEN DIE TRAGENDE ROLLE SPIELEN? DIE OEMS ODER DIE ZULIEFERER?

Die Grenze zwischen einem Zulieferer und einem OEM wird in Zukunft verschwimmen. Bis dato haben sich die Automobilproduzenten auf das Chassis und den Motor konzentriert und die restliche Forschung ausgelagert. Wenn der Motor an Bedeutung verliert, werden sich die OEMs überlegen, was ihr neues Kerngeschäft ist.

Sie werden sich sicher einige Kompetenzen wieder zurückholen. Derzeit beschäftigen sie sich zum Beispiel stark mit der Batterietechnologie – auch diese war bislang an die Tier Ones (Systemlieferanten, Anm.) ausgelagert.

#### **WERDEN IN DIESEN NEUEN BEREICHEN AUCH NEUE PLAYER AUFTAUCHEN UND DEN OEMS DEN RANG ABLAUFEN?**

Das ist derzeit noch nicht absehbar. Ich glaube aber nicht, dass es in der bestehenden Größenordnung der OEMs neue Produzenten geben wird.

#### **WORAUF KOMMT ES BEI DEN HEIMISCHEN ZULIEFERBETRIEBEN AN?**

Für die Zulieferer, die an den richtigen technologischen Schnittstellen sitzen – etwa bei Batterietechnologie oder Lichtsystemen –, oder die die Dienstleistung Mobilität in den Vordergrund rücken, gibt es eine rosige Zukunft. Wir haben in Österreich einige große, technologielastige Unternehmen, die teilweise Familienunternehmen sind und damit die Flexibilität haben, zu reagieren. Die klassischen Anbieter, die stark unter Preisdruck arbeiten, werden es in Zukunft schwieriger haben. Sie müssen unter starkem Kostendruck ihre Aufträge erfüllen und nebenbei noch die Forschung aufdrehen.

#### **WIE KÖNNEN DIESE KLASSISCHEN ZULIEFERER ÜBERLEBEN?**

Wenn sie umsteigen und sich entscheiden, einen neuen Geschäftsbetrieb aufzuziehen, zum Beispiel das Recycling der Fahrzeuge.

#### **DIE HEIMISCHE AUTOMOBILINDUSTRIE HÄNGT STARK AN DEN DEUTSCHEN OEMS. WIE SIND DIESE FÜR DIE ZUKUNFT GERÜSTET?**

Es spricht sehr viel für die deutschen OEMs, weil sie weltweit die größten sind und Forschung und Entwicklung bereits jetzt stark im Fokus haben. Wenn sie rechtzeitig ihr Geschäftsfeld umstellen, haben sie gute Chancen, weiterhin diese dominante Marktstellung zu behalten. Die Frage ist hier, wie schnell diese Umstellung erfolgt. Denn ein großer Konzern ist bekanntlich auch träge.

#### **DAS HEISST, FLEXIBILITÄT IST FÜR DIE GESAMTE INDUSTRIE EIN GEBOT DER STUNDE?**

Ja, denn die Automobilindustrie steht an einem Wendepunkt. Immer, wenn es in der Vergangenheit solche disruptiven Veränderungen gab, waren die bisher etablierten nachher nicht mehr die wichtigen Player.

#### **WIE SIND DIE RAHMENBEDINGUNGEN IN ÖSTERREICH ANGESICHTS DIESES WANDELS?**

Die steuerlichen Rahmenbedingungen sind für Forschung und Entwicklung nicht schlecht. Was aber viel wichtiger ist, ist folgende Frage: Bekommen wir entsprechend qualifizierte Mitarbeiter und flexible Arbeitskräfte?

Das Interview führte Stephanie Dirnbacher.