

Wirtschaft

Zukunftsforschung aus Österreich

Wer mit österreichischen Unternehmen zusammenarbeitet, hat kompetente Partner. Ein Schwerpunkt der Zulieferer und Dienstleister ist die Antriebstechnik von morgen.

05.06.12 | Autor / Redakteur: Christian Otto / Christian Otto



Gütesiegel „Made in Austria“: Österreichische Unternehmen bieten Spitzentechnologie für die weltweite Automobilindustrie (Fotolia)

Wer mit österreichischen Unternehmen zusammenarbeitet, hat kompetente Partner. Ein Schwerpunkt der Zulieferer und Dienstleister ist die Antriebstechnik von morgen.

Die Wiener Oper im Morgenlicht und ein Stück Sachertorte dürfen nicht fehlen. Doch Österreich punktet nicht nur mit kulinarischen oder kulturellen Highlights, sondern auch mit dem umfangreichen Know-how seiner Zulieferer, Auftragsfertiger und Dienstleister. Am Standort Wien entsteht Spitzentechnologie eher im Verborgenen. Die Niederlassung der Robert Bosch AG liegt in einem unscheinbaren Gewerbegebiet im 11. Bezirk und damit weit entfernt von Kaffeehäusern und diplomatischen Vertretungen. Sie ist eine von drei Standorten in Österreich und

entwickelt Motorsteuergeräte für Diesel- und Benzinmotoren. Zudem koordiniert sie weltweit die Software- und Funktionsentwicklung für die Steuerungselektronik elektrischer Antriebe, Hybridantriebe und Range Extender. An der Spitze der österreichischen Bosch-Gruppe steht mit Klaus Huttelmeier ein Deutscher. Der Vorteil des Standortes Österreich liegt laut Huttelmeier insbesondere in der guten Ausbildung der Ingenieure sowie der beruflich ausgebildeten Fachkräfte. Er lobt zudem die strategischen Partnerschaften zwischen Wirtschaft und Wissenschaft: „Selten habe ich so eine Planung erlebt. Hier wird nicht nur geredet. Hier werden Projekte konkret zwischen Universitäten und Unternehmen umgesetzt.“

TTTech: Erfolg und Understatement

Ein Unternehmen, das aus dem so gelobten universitären Umfeld entstand, ist TTTech. Wenn auch zentral in Wien gelegen, bleibt der Auftritt doch dezent für eine Firma, die den Umsatz in den letzten zwei Jahren durchschnittlich um 30 Prozent auf rund 29,3 Millionen Euro im vergangenen Jahr steigern konnte. Dazu verhalf vor allem das Automobilgeschäft: TTTech fertigt Steuergeräteplattformen und Software. Diese steuern und überwachen Elektro- und Hybridantriebe sowie Fahrdynamik- und Fahrerassistenzsysteme. Einer ihrer wichtigsten Kunden ist Audi. Die Arbeit für den deutschen OEM basiert auch auf einer wirtschaftlichen Verbindung: Seit 2006 halten die Ingolstädter fast 25 Prozent der Anteile von TTTech. Doch Stefan Poledna, Gründer der TTTech Computertechnik AG betont, dass jeder Kunde die gleiche Aufmerksamkeit genieße. Mögliche Probleme dabei Projekte strikt voneinander zu trennen, schließt er aus: „Für jeden Kunden ist es wichtig, dass die Vertraulichkeit gewahrt bleibt. Das gewährleisten wir.“

Wichtiger Standort Graz

Wenn es um die österreichische Automobilindustrie geht, darf Graz nicht fehlen – steht es doch für Namen wie Magna und AVL List. Weniger bekannt ist die Ventrex Automotive GmbH. Von ihrer futuristisch designten Zentrale aus plant die Firma ein Umsatzziel von 50 Millionen Euro für das Jahr 2013. Das größte Wachstumspotenzial haben laut Bernhard Kiener, dem Leiter von Verkauf und Geschäftsentwicklung, Ventile für erdgasbetriebene Fahrzeuge. Zwar ist deren Anteil am Automarkt in Westeuropa gering. Doch Kiener sieht deutliche Potenziale und prognostiziert: „Wenn das Wachstum kommt, haben wir eine gute

Ausgangsposition.“ Zu diesem Ziel passt die Übernahme des Geschäftsfeldes Erdgas-Hochdruckkomponenten von Bosch. Als größten Kunden konnte Ventrex den VW-Konzern gewinnen, der insbesondere für die in diesem Jahr kommenden Modelle wie den Golf 7 stärker auf Erdgas setzt. Deshalb will Ventrex auch die Stückzahl von derzeit 35.000 auf jährlich 200.000 Ventile im Jahr 2016 erhöhen und die Produktionsanlagen am Standort Graz erweitern.

Leichtbaufahrzeug Cult und CNG

Die größten Produktionsanlagen vor Ort hat schon seit Jahren Magna Steyr. Das Unternehmen setzt sich in seiner Entwicklungsarbeit vor allem mit zukunftsweisenden Antriebstechnologien und Leichtbaulösungen auseinander. Wolfgang Kriegler, Leiter Advanced Development, blickt beim Thema Antrieb weit in die Zukunft: „Die übergeordnete Lösung sehen wir in der Brennzelle. Langfristig wäre es ideal, Elektroantrieb und Wasserstoffantrieb zu kombinieren.“ Wie Ventrex setzt auch Magna auf CNG („Compressed Natural Gas“): Ein solcher Motor soll das Leichtbauprojektfahrzeug Cult antreiben. Der Cult ist ein reines Vorentwicklungsprojekt, mit dem Magna ein modernes und effizientes Lifestyle-Vehikel präsentiert. Ziel ist es, das Gewicht auf weniger als 600 Kilogramm zu senken und einen CO₂-Ausstoß von unter 50 g/km zu erreichen. Dabei helfen Funktionsintegrationen und der Materials substitutionen sowie verkleinerte Motoren und Achsen.

Motor-Baukastensystem e-Fusion

Ein weiterer großer Arbeitgeber in Graz ist AVL List. Es ist das weltweit größte private Unternehmen für die Entwicklung, Simulation und Prüftechnik von Antriebssystemen. Ein wichtiges Projekt von AVL ist das Motor-Baukastensystem e-Fusion. Es integriert in einem Antrieb zusätzliche Systeme und Komponenten wie Batterie, Generator, E-Motor und Leistungselektronik. Am Beispiel eines von AVL List gefertigten Plug-in-Antriebs schätzt Herfried Sorger, Leiter Konstruktion, Engineering und Technik Antriebssysteme, die Ersparnisse so ein: „Die Kosten für das System sind im Vergleich zu herkömmlichen Lösungen je nach Applikation zwischen 10 und 40 Prozent niedriger.“ Der Plug-in-Antrieb besteht aus Verbrennungsmaschine, Getriebe, E-Motor, Leistungselektronik und Anbauteilen.

Der Baukasten eignet sich auch für alle anderen Antriebsvarianten: vom konventionellen Antriebsstrang bis zum reinen Elektrofahrzeug. Laut Sorger soll ein Vorführmodell des e-Fusion in sechs bis neun Monaten serienreif sein. Noch fehlt zwar ein Auftraggeber, doch es gebe schon Interessenten.

Virtual Vehicle: Virtuelle Fahrzeugentwicklung

Beim letzten Programmpunkt der Österreichvisite handelt es sich nicht um ein klassisches Unternehmen. Virtual Vehicle ist vielmehr ein Forschungs- und Entwicklungszentrum, das an zukünftigen Fahrzeugkonzepten arbeitet. Es entwickelt nicht nur Komponenten, sondern forscht an effizienten Gesamtfahrzeugen. Daneben sind der Leichtbau und Mobilitätskonzepte wesentliche Themen, mit denen sich die 190 Mitarbeiter beschäftigen.



Das Generic Car ist eines der Projekte des Forschungs- und Entwicklungszentrums Virtual Vehicle. Virtual Vehicle

Sie arbeiten eng mit der TU Graz zusammen und nutzen deren Test- und Prüfstände. Trotzdem betont Dr. Jost Bernasch, Geschäftsführer des Virtual Vehicle, den Unterschied zur Universität: „Experten kommen dort meist nur für die Dauer eines Projektes. Nach drei Jahren kracht das aufgebaute System meist ohne diese Fachkräfte zusammen. Wir haben dagegen zu 90 Prozent Stammpersonal. Das macht ein langfristiges Arbeiten möglich.“

Besonders intensiv verfolgt das Team um Geschäftsführer Bernasch die virtuelle Gesamtfahrzeugentwicklung. Virtual Vehicle hat sich darauf

spezialisiert, mehrere Simulationen zu verknüpfen. „Sie kaufen keine Einzelteile, sondern ein Fahrzeug. Mit einer Systemsimulation kann ich alle Anforderungen prüfen und ein gesamtes System bewerten“, erklärt Bernasch. Der Vorteil für die OEMs bestehe darin, die Zahl der teuren Hardware-Prototypen zu reduzieren. Das

Einsparpotenzial liege bei 500.000 bis einer Millionen Euro pro nicht produziertem Prototyp. Eine Software von Virtual Vehicle ist die Icos 2.0 (Independent Co-Simulation). Sie hilft beispielsweise dabei, die Lebensdauer von Batterien in Hybrid-Autos zu optimieren.

So unterschiedlich die Größe oder Ausrichtung der Unternehmen ist, so sehr eint sie die Kompetenz in Sachen Forschung und Entwicklung. Die Standortvorteile sind gerade für ausländische Unternehmen sehr gut: Sie reichen von attraktiven Förderungen und einer Forschungsprämie von zehn Prozent über ein unternehmerfreundliches Steuersystem bis hin zur starken Vernetzung zwischen Wirtschaft und Wissenschaft. Gerade das investorfrendliche Steuersystem sieht Wilfried Gunka, Projektdirektor bei dem Ansiedlungsberater ABA Invest mit Sitz in Wien, als Anreiz: „Die Körperschaftssteuer liegt bei 25 Prozent. Österreich ist zwar kein Niedrigsteuerland, aber es gibt hier Rechtssicherheit. So treten keine Überraschungen auf, welche die Planungen erschweren.“

Auch vom gut entwickelten Cluster-System können ausländische Unternehmen profitieren. Der Automobil-Cluster Oberösterreich (AC) ist dabei das größte Kooperationsnetzwerk der österreichischen Automobilindustrie, mit über 200 Partnerunternehmen. Der Fokus liegt auf dem Leichtbau, neuen Werkstoffen und der E-Mobilität.

ABA-Invest in Kürze

Die ABA-Invest ist eine Anlaufstelle für ausländische Unternehmen, die in Österreich eine Gesellschaft gründen wollen. Sie ist Eigentum der österreichischen Republik und bietet ihren Service kostenlos an. Dazu gehört insbesondere die Beratung bezüglich aller standortrelevanter Fragen. Zudem spricht die ABA aktiv potentielle Investoren an. Von Wien aus arbeiten 29 Mitarbeiter an weltweiten Projekten.

Kontakt: Austrian Business Agency, A-1010 Wien, Opernring 3,
www.investinaustria.at

- ▼ ABA-Invest in Kürze
- ▶ ABA-Invest in Kürze

Die ABA-Invest ist eine Anlaufstelle für ausländische Unternehmen, die in Österreich eine Gesellschaft gründen wollen. Sie ist Eigentum der österreichischen Republik und bietet ihren Service kostenlos an. Dazu gehört insbesondere die Beratung bezüglich aller standortrelevanter Fragen. Zudem spricht die ABA aktiv potentielle Investoren an. Von Wien aus arbeiten 29 Mitarbeiter an weltweiten Projekten. Kontakt: Austrian Business Agency, A-1010 Wien, Opernring 3, www.investinaustria.at

Copyright © 2012 - Vogel Business Media

Dieser Beitrag ist urheberrechtlich geschützt.
Sie wollen ihn für Ihre Zwecke verwenden?
Infos finden Sie unter www.mycontentfactory.de.

Dieses PDF wurde Ihnen bereitgestellt von <http://www.automobil-industrie.vogel.de>