

Wie die Autobranche schwierige Zeiten und Nachhaltigkeit in Einklang bringt

Bei der „automotive.2022“ kamen gestern in Linz viele innovative Lösungen auf den Tisch

VON KARIN HAAS

LINZ. Ein Lkw ohne Fahrer, der wie von Geisterhand gelenkt zu BRP Rotax nach Gunskirchen fährt? Ein Pufferspeicher, der das ratternde Dieselaggregat ersetzt und auf der Baustelle bei Swietelsky schlafleise die elektrobetriebenen Geräte speist? Ja, das geht. Aber vorerst „nur“ als (Forschungs-)Projekt.

Dies und viel mehr, getränkt mit Innovation, Nachhaltigkeit und damit auch Umweltschutz, wurde gestern bei der Tagung „automotive.2022“ der Wirtschaftsagentur Business Upper Austria und ihrem Automobil-Cluster präsentiert. Im Oberbank Forum an der Donaulände in Linz gab sich die Mobilitätsbranche ein Stelldichein für Ideen und Inspiration.

Über allem schwebte die Unsicherheit durch schwierige Zeiten, bedingt durch rissige Lieferketten, Halbleitermangel, Rohstoffknappheit und Energiepreise, die in den Himmel wachsen. Wenig verwunderlich fand der Workshop, in dem es um Verhandlungstaktik zur Durchsetzung höherer Lieferantenpreise ging, besonders großes Interesse.

Strategieberater Hans Andreas Fein aus Stuttgart, 30 Jahre nahe am „Maschinenraum“ der Autoindustrie, breitete ein Arsenal an



Die Mobilitätsbranche stellt sich grüner auf, hier BMW Steyr. Fotos: vowe (1), haas (3)

Taktikvorschlägen aus. Denn Fein weiß so gut wie alle Lieferanten: Ein Einkäufer der Autokonzerne gibt (fast) nie nach.

Sich von hinterhältigen Methoden nicht kleinkriegen lassen, Grenzen ziehen, wenn es um Beleidigungen geht, und immer einen guten Vorschlag nachschieben, empfiehlt Fein. Splittet man eine große Forderung in fünf kleine auf, steigen die Erfolgchancen. „Man muss zulassen, dass der Einkäufer ein Tor schießt“, sagt Fein. „Vergessen Sie nie: Der Einkäufer muss das Ergebnis nachher in den

Gremien rechtfertigen“, so Fein. So könne dieser immerhin anführen, einige Forderungen abgewehrt zu haben. Eine gute Idee sei es auch, keine generelle Preiserhöhung, sondern einen „temporären Zuschlag“ zu fordern.

Ziemlich viel Grün wehte über die Bühne, als Stephan Fester von SAP sein Vortrags-Mikro einschaltete. Fester ist beim IT-Giganten weltweit dafür zuständig, den Aufbau der Batteriewerke der Mobilitätsbranche zu begleiten. „Die müssen in 18 Monaten Giga-Fabriken auf die grüne Wiese stellen“,

sagt Fester. Er beobachtet, dass Rückverfolgung bis zur Rohstoffmine auf dem Weg zum Endprodukt immer wichtiger werde.

Autos werden aber am Ende nur nachprüfbar CO₂-Last-Pickerl tragen. Batterien haben dann so etwas wie einen Pass, der ihr Ladeverhalten dokumentiert, damit auch das „zweite Leben“, etwa als Pufferspeicher im Haushalt, gut und sicher möglich ist. Da dies ohne Datenaustausch in der Lieferkette nicht geht, wurde das Netzwerk Catena-X gegründet. SAP ist bei dieser gemeinsamen Datenagentur der Autobranche Gründungsmitglied.

Kreisel und die E-Traktoren

Markus Kreisel, einer der drei Elektro-Brüder aus Rainbach im Mühlkreis, war so etwas wie der Star der Veranstaltung, der die meisten Ahs und Ohs im Auditorium brachte. Die Kreisel-Speichertechnologie, die andere, effizientere und sicherere Wege geht, bringt dem Mühlviertel weitere Arbeitsplätze. In Kürze soll die Zahl der Mitarbeiter von 190 auf 300 aufgestockt werden. Obendrein wird etwa an autonom fahrenden Traktoren gearbeitet, mit mobilen Aufladestationen auf den Feldern. US-Mehrheits Eigentümer John Deere macht's möglich.

NACHGEFRAGT

„Lieferanten, die steigende Preise weitergeben wollen, brauchen eine besondere Verhandlungstaktik. Man muss dem Nein ausgefeilt etwas entgegensetzen.“



Hans Andreas Fein, Strategieberater für Zulieferer in der Autobranche, Stuttgart

„Irgendwann wird auf den Autos ein Pickerl mit dem CO₂-Fußabdruck sein. Kaufentscheidungen nach Form und Farbe sind bald von gestern.“



Stephan Fester, bei SAP weltweit für IT-Lösungen im Autobatterie-Markt zuständig



Geballtes Wissen der Autobranche