

Quickonomy

Nachrichten



Projekt optimiert Flugpläne 4
Ein Doktorand der Uni Graz arbeitet mit dem Flughafen London Heathrow an einer Verbesserung der Startreihenfolge.



Bordelektronik im Zwielficht..... 7
Elektronik macht Fahrzeuge sicherer, aber auch pannen anfällig.

Föderalismus bremst Gasautos... 15
OMV und Umweltministerium wollen mit einer Initiative zur Forcierung von alternativen Treibstoffen durchstarten.

Diener der Leidenschaft 19
Die Alpenrepublikaner und ihre Autos. Ein Klischee lebt auf.

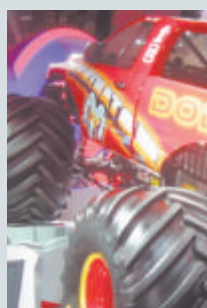
Unwetteralarm per SMS..... 22
Personenbezogene Warnungen vor drohenden Katastrophen sollen schon bald Realität sein.

Kommentare

Haxelsteller Bordelektronik..... 16
Die elektronischen Helfer machen das Autofahren sicherer. Aber nicht immer.

Jobmotor Pferd 16
900.000 Pferde könnten in Österreich bis zu 300.000 neue Jobs schaffen.

Automatisierte Blechtrottel 24
Viele Männer können für ihren Blechkübel mehr erotische Gefühle empfinden als für ihre Frau.



Vollgas für die Volkswirtschaft.... 24
Das Auto ist einer der größten Wirtschaftsfaktoren der österreichischen Volkswirtschaft.

Die Freiheit der Fortbewegung ... 24
Warum Massenverkehrsmittel keine selig machende Alternative sind.

Standards

Special Innovation.....	ab 9
Zahlenspiel	14
Dossier	ab 17
Schnappschuss.....	22
Reaktionen auf <i>economy</i>	23
Frage der Woche	23
Beraterock	24

IMPRESSUM

Economy Verlagsgesellschaft m.b.H., 1010 Wien, Gonzagagasse 12/13
Herausgeber (gf): Christian Czaak
Chefredakteur: Thomas Jäkle (jake)
Redaktion: Klaus Lackner (kl), Clemens Rosenkranz (rose), Hannes Stieger (sti)
Autoren: Christian Eigner, Christian Ellison, Lydia J. Goutas, Mario Koeppel, Antonio Malony, Alexandra Riegler
Illustrationen: Kilian Kada, Carla Müller
Titelbild: Magna Steyr, EPA
Produktion und Artredaktion: Tristan Rohrhofer
Lektorat: Elisabeth Schöberl
Webredaktion: Klaus Lackner
Druck: Luigard, 1100 Wien
Internet: www.economy.at
Tel.: +43/1/253 11 00-0

Druckauflage: 35.000
E-Mail: office@economy.at
Fax: +43/1/253 11 00-30

Alle Rechte, auch nach § 44 Abs. 1 Urheberrechtsgesetz:
Economy Verlagsgesellschaft m.b.H.
Abonnement: 50 Euro, Studentenabo: 30 Euro
Probeabo: 10 Euro; abo@economy.at



Fortsetzung von Seite 1

Immerhin: Die deutsche Fraunhofer-Gesellschaft ist mit rund 80 Forschungseinrichtungen an über 40 Standorten und 12.500 Mitarbeitern die größte Organisation für angewandte Forschung in ganz Europa und besonders auf ingenieurwissenschaftliche Forschung spezialisiert.

Auch Sihm gilt als ausgewiesener Experte: Er ist seit mehr als 20 Jahren im Bereich der angewandten Forschung und Beratung tätig und hat an weit über 200 Industrieprojekten maßgeblich mitgewirkt.

Bewerbung folgt

Das österreichische Fraunhofer-Kompetenzzentrum ist zwar noch nicht fix – wie andere Forschergruppen auch muss sich das Institut erst um die Förderzusagen bewerben. Seitens der Politik stößt das Fraunhofer Institut jedoch jedenfalls auf freundlichen Zuspruch. Forschungsstaatssekretär Eduard Mainoni zählt die Automobilindustrie zu den Zukunftsbranchen und lobte den Vorstoß des Fraunhofer-Instituts. Als „Bedrohung“ für bestehende Kompetenzzentren oder Fördertöpfe sieht man das Fraunhofer Institut im Büro Mainonis nicht: „Es gilt der Wettbewerb, es geht vor allem um das Image des Standortes Österreich.“ Das Kompetenzzentrum bleibe ohnehin in Österreich, und dies wäre die Hauptsache, hieß es lapidar. Jetzt müsse man vor allem auf europäischer Ebene noch intensiver zusammenarbeiten, um die Automobilindustrie weiter zu stärken. Nur so könnten Wachstum und Beschäftigung nachhaltig gesichert werden, betont Mainoni.

Schweigen bei der FGG

Aus dem Büro der Forschungsförderungsgesellschaft FFG wollte vorerst niemand zum geplanten Kompetenzzentrum einen Kommentar abgeben – auch in Anbetracht der Präsentation der neuen Richtlinien für Kompetenzzentren, die kurz nach Redaktionsschluss im Rahmen der Alpbacher Technologiegespräche auf den Tisch kommen sollen.

Generell ist die Bedeutung der Zulieferer in der gesamten Autobranche in den vergangenen Jahren stetig gestiegen, die gegenseitige Abhängigkeit zwischen Lieferanten und Herstellern hat sich verstärkt. Die Autobauer fertigen nur noch ein Viertel bis ein Drittel selbst, der Rest kommt von Zulieferern. Autohersteller widmen sich immer stärker Aufgaben, die der Produktion nachgelagert sind, wie dem Vertrieb, den Services und der Kundenbetreuung. Entwicklung und Produktion werden zunehmend in die Zulieferindustrie verlagert.

Österreichs Autoindustrie habe Interesse daran, ihre Lieferanten näher an ihre Werke zu bringen, begründet Sihm sein Interesse, im Land der Hämmer



Wilfried Sihm vom Fraunhofer-Institut will die Automotive-Forschung in Österreich bündeln. Foto: Fraunhofer Institut

ein Kompetenzzentrum Projektgruppe für Produktionsmanagement und Logistik einzurichten. „Es wäre sinnvoll, über intelligente Versorgungs- und Logistikkonzepte Waren von mehreren Zulieferern abzuholen und an mehrere Werke zu liefern“, meint der Experte. So genannte „Milk Run“-Konzepte sollen die Zulieferer logistisch zusammenfassen. Sihm schweben „intelligente Lieferantenparks“ vor – diese und ähnliche Themen will der Professor an der TU Wien zum Inhalt seines geplanten Kompetenzzentrums machen. „Auch technologische Entwicklungen, beispielsweise im Kunststoff-Bereich, würden sehr gut in ein Fraunhofer-Kompetenzzentrum passen“, so Sihm. Dabei will er mit allen Automobilherstellern Kontakt aufnehmen und durchaus auch deutsche Experten ins Land der Hämmer holen.

Mittlere Stufe

Von den derzeit drei Stufen der geförderten Kompetenzzentren wünscht er sich die mittlere Variante – „ein Volumen von zehn Millionen Euro über fünf bis sieben Jahre“, wovon die Hälfte von der Forschungsförderungsgesellschaft und die andere Hälfte von der Industrie kommen sollte. Der Standort sei dabei drittrangig, ihm schwebt ein Kompetenzzentrum in oder in der Nähe von Wien vor. Für sein Konzept peilt der deutsche Experte einen Abgabetermin im November an, im Falle einer Genehmigung würde die endgültige Zusage im zweistufigen Verfahren ohnehin erst Mitte des nächsten Jahres erteilt werden.

Zulieferfirmen wie Eybl International sind prädestinierte Kandidaten für eine Industrie-

partnerschaft mit dem Fraunhofer-Kompetenzzentrum. Peter Löschl, Marketing- und Vertriebsvorstand, sieht den Plänen mit Interesse zu, betont aber, bereits jetzt im Osten gut aufgestellt zu sein. „Wir haben die Entwicklungen im Osten sicher nicht verschlafen. Im Gegenteil, wir fertigen dort bereits seit 1996, von 4.200 unserer Mitarbeiter sind 3.400 im Osten beschäftigt“, sagt Löschl im Gespräch mit *economy*.

18 Millionen für Forschung

Das niederösterreichische Zulieferunternehmen gibt im Jahr zwischen 14 und 18 Mio. Euro für Forschung und Entwicklung aus. „Wir bedienen uns dabei durchaus der Forschungsinstitute und kooperieren beispielsweise mit der Montanuni sowie TU Wien und TU Graz“, erläutert Löschl. „Die Forschung sowie maschinenintensive Arbeiten, die ein hohes Know-how erfordern, finden in Österreich statt.“ Die arbeitsintensive Fertigung wandere dagegen immer weiter in den Osten ab – ein Konzept, das auch die großen internationalen Automobilhersteller fahren. Eybl selbst besitzt bereits Fertigungswerke in Ungarn, in der Slowakei und in Rumänien.

Der Logistikaufwand des Unternehmens verfügt freilich immer noch über sehr beachtliche Ausmaße: Nicht weniger als 28 Mio. Straßenkilometer legen LKWs im Auftrag des heimischen Zulieferbetriebs jährlich zurück. Die im niederösterreichischen Krems ansässige Ebyl-Gruppe ist in der Entwicklung, der Herstellung und im Vertrieb von hochwertigen Autotextilien, konfektionierten Sitzbezügen und speziellen Interieur-Teilen tätig.