N° 14 Dezember 2010 | Jänner 2011

atello

DAS WIRTSCHAFTSMAGAZIN

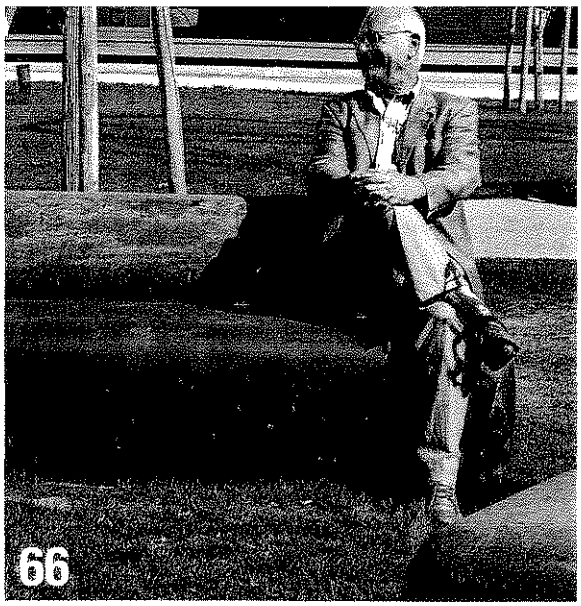
Strukturwandel und Wachstumswahn

(Ge)schlechter Deal
Mann daheim, Frau kauft ein

Kirchenbusiness
Geheiligt werde der Umsatz

Investorenjagd
Beko und S&T matchen sich

Helmut Jonas



Peter Kotauczek

Martin Hagleitner

inhalt

06 **Was geht, was bleibt, was kommt?** | Editorial von Katerina Pantok

Wirtschafsmaterien

Interview

18 **Alfred Gusenbauer** | „Never miss a good crisis."
Über bevorstehende Währungskriege, den Egoismus Europas und kluges Konsolidieren.

30 **Helmut Jonas** | „Jeder Mensch ist ersetzbar! Ich auch."
Ob die Beteiligung seines Hauses an einem Glückspielkonzern ethisch vertretbar ist und was die Wirtschaft von der Kirche lernen sollte.

66 **Peter Kotauczek** | „Wir machen es leise, unauffällig und möglichst ohne Rosenkrieg."
Über die Scheidung von Stefan Pierer, den Zerfall von Mitbewerber S&T und sein neues Projekt, das Spazierschweben.

84 **Rahel Falk** | „Österreich fehlt es an radikalen Innovationen."
Warum es im Förderparadies Österreich an neuen Ideen mangelt, erschließt sich im Gespräch mit Rahel Falk vom Österreichischen Institut für Wirtschaftsforschung.

Bericht

54 **Austria Email läuft sich für Börsenstory warm** | Wärmespeicherkonzern
Martin Hagleitner heizt den M&A-Markt an. Im Exklusiv-Interview spricht er über Akquisitionen, wie er diese finanzieren will und weshalb er den Job gewechselt hat.

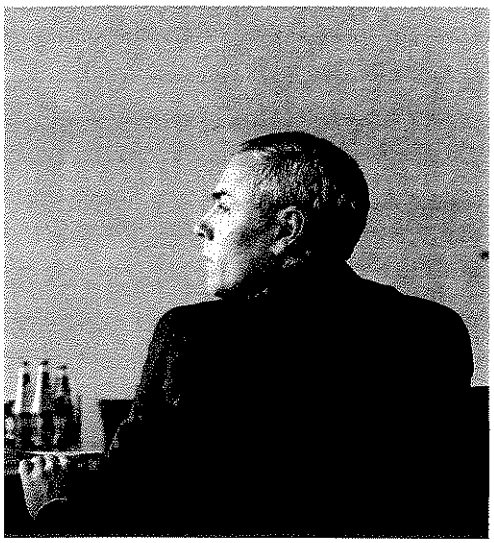
62 **S&T will unter den Rettungsschirm** | Investorensuche
Thomas Streimelweger braucht für sein Unternehmen Geld. Mit der Österreichischen Kontrollbank verhandelt er über eine Staatshaftung von 15 Millionen Euro. Von einem Ausverkauf will er nichts wissen.

98 **Erforschung der Forscher** | Wissenschaftler im Porträt
Abseits der Diskussionen um Forschungsbudgets erzählen fünf von ihnen, was sie erforschen und welchen Nutzen die Ergebnisse für die Welt haben.

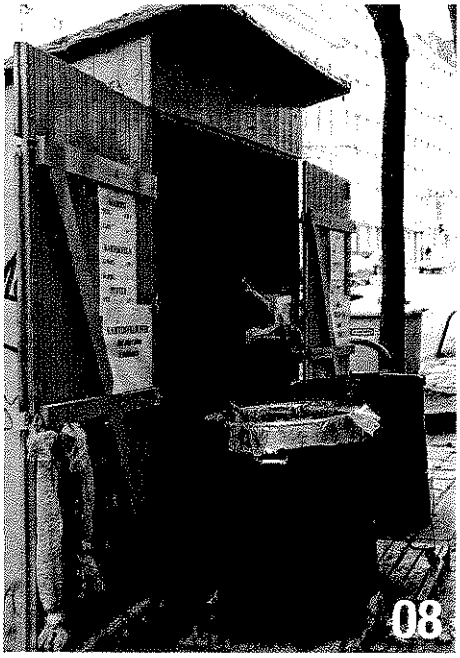
Reportage

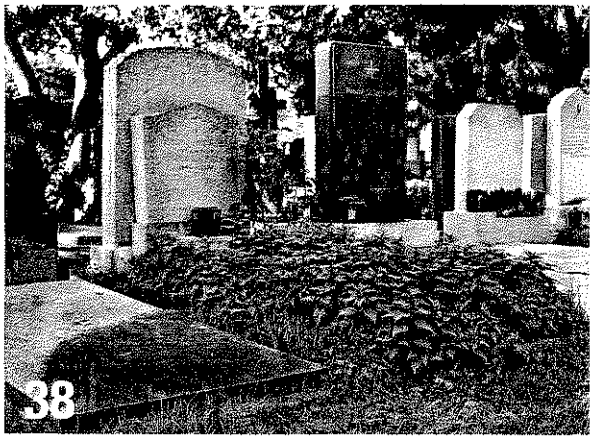
08 **Auswüchse des Wachstums** | Entwicklung
Es ist mehr als die gemeinhin angenommene Gewinnmaximierung. Und doch bleibt die Frage, was Wachstum wirklich bedeuten und inwieweit es den Menschen beglücken kann.

38 **Auf dem Zentralfriedhof ist die Hölle los** | Friedhofskartell
Wer wen unter die Erde bringt, wer mit wem packelt und wieso die Wiener Bestattung konkrete Preisanfragen scheut.



Walter Persch





Feature

22 **Geheiligt werde der Umsatz** | Religionsökonomie
Die katholische Kirche beherrscht nicht nur das Branding meisterhaft, sondern sie praktiziert erfolgreiches Wirtschaften schon seit über 2.000 Jahren.

48 **Wer hat beim Windelwechseln die Hosen an?** | Geschlechter-Marketing
Die Konsumwelt steht Kopf: Während Männer zwischen Tages- und Nachtcreme schwanken, greifen Frauen selbstbewusst zum Akkubohrer.

74 **Es greent so green** | Green Jobs
Ein Farben-Spiel: Neue Jobs mit Patina.

90 **Österreichs Militärforschung wird pulverisiert** | Rüstungsindustrie
Während die zivile Sicherheitsforschung boomt, wird das Militärbudget reduziert. Die heimische Rüstungsindustrie forscht und liefert nur noch fürs Ausland.

Kommentar

17 **Paradigmenwechsel in der Bankenwerbung: Die Erste hat mich wieder lieb.** | Mike Lynn

20 **Österreichs Zukunft als Ost-West-Drehscheibe** | Sebastian Kummer

88 **Österreichs Wirtschaft: Volle Kraft voraus auf Innovationskurs?** | Klaus Malle

Rezension

16 **Neudeutung eines Begriffs** | Karl-Heinz Paqué: Wachstum!
Ein ehemaliger FDP-Minister beschwört die Chancen des Wachstums.

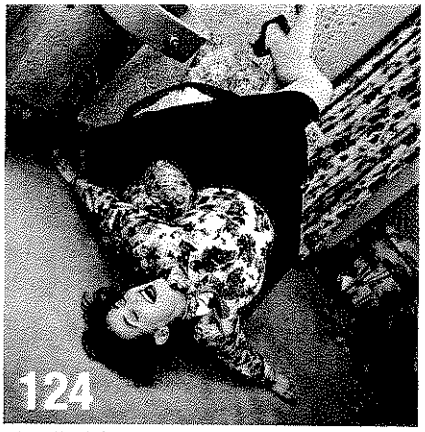
Charakterfrage

106 **„Die Automobilisten knien in der Kirche und beten"** | Personality Talk
Raiffeisen Leasing-Boss Peter Engert und Geschäftsführer des Fraunhofer Instituts, Wilfried Sihn, im redseligen Austausch über Elektromobilität, Umdenkprozess und die tote Ölindustrie.

Beweggründe

116 **Vier gewinnt!** | Mini Countryman Cooper D All4 im Test
Wenn Casinos-Vorstand Dietmar Hoscher einen neuen Fahrer einschult, gilt als Faustregel: auf jeden Fall anders fahren als der Chef. Was mit etwas Fantasie Rückschlüsse auf den recht sportlichen Fahrstil des 48-jährigen Blues-Aficionado zulässt.

Hank Schmidt in der Beek



Lena Hoschek

Artenvielfalt

120 **Heimat bist du großer Traditionen** | Kulturgüter
Heimat ist – was eigentlich? Ein Ort? Ein Gefühl? Heimat ist vielleicht doch mehr.

121 **Habsburg** | Salzburger Kleidermanufaktur
Wenn sich eine Modelinie mit ihrer Garderobe auf den Thron der Individualität setzt.

122 **Katharina Sturzeis** | Jagdschmuck Halder
Wenn steile Keilerzähne von Wildschwein und Hirsch zu anschaulichen Begleitern werden.

123 **Hank Schmidt in der Beek** | Der Landschaftsmaler
Wenn Karohemd-Kunst in den Zillertaler Alpen inszeniert wird.

124 **Lena Hoschek** | Die Modemacherin
Wenn üppige Weiblichkeit im Stil der Fünfzigerjahre auf österreichische Dirndl-Kultur trifft.

125 **Tu Felix Austria** | Alpines Modelabel
Wenn Provokation und Ironie zu einem alpinen Modebewusstsein führen.

126 **„Möbel als Trophäe"** | Interieur-Design
Wenn Stühle Hörner bekommen, wird ein betont naturnahes Lebensgefühl postuliert.

128 **Wild gewachsen.** | Alpienne
Eine Tiroler Geschichte abseits von Wachstumswahn und Gewinnmaximierung.

132 **Kreativ-Kick** | Grüne Ideen
Die „wilde" Natur wird zur Inspirationsquelle und bringt durch und durch gute Produkte hervor.

133 **Glühbirnen-Rebellion** | Heatball
Der Ingenieur Siegfried Rotthäuser umgeht das auferlegte EU-Glühbirnenverbot.

133 **Gegenwind** | „Revolutionair"
Um selbst Energie zu erzeugen, benötigt man nur ein Windrad und ein Stückchen Garten.

134 **Pappe-la-Papp!** | Werkstoff Pappe
Werbeagentur Nothing macht auf recyclebares Büro.

136 **Green Architecture Now!** | Buchrezension
Die Öko-Welle hat längst auch die Wahrnehmung für nachhaltige Architektur geschärft.

138 **Abbaubar** | Musthaves
Mit Abfallholz oder recycelbarem Filz werden Sitz-Objekte in ein neues Leben geschickt.

140 **Schöner stillstehen.** | Adler Resort
Das „Adler" ist keinesfalls ein unpersönliches Luxushotel, vielmehr eine charaktervolle Persönlichkeit, vornehm, aber zurückhaltend.

144 **X-Mas-Gaben** | Geschenkideen

Impressum:
Medieninhaber-, Herausgeber- und Verlegeranschrift: atello wirtschaftsmagazin gmbh, a-1230 wien, tenschertstraße 3, tel: +43(0)1 6173000, fax: +43(0)1 6173000 90, atu65837099, fn 349411s, e-mail: verlag@atello.at, homepage: www.atello-magazin.at
Herausgeberin und Chefredakteurin: Mag. Katerina Pantok | Redaktion: Melanie Aprin, Mag. Ralf Dziobowski, Claudia Degold, Mag. Bernhard Fischer, Mag. Sabine Fröhlich, Mag. Sabine Krangler, Mike Lynn, Mag. Bernhard Madlener | Lektorat: Mag. Sabine Fröhlich | Autoren: Mag. Klaus Malle, Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer | Mitarbeit: Claudia Hutnap, Thomas Unterberger, Manfred Burger | Grafik: Karin Baumgartner | Anzeigenleitung: Reinhard Alexander Brunner | Hersteller: Ferdinand Berger & Söhne Ges.m.b.H., Wienerstraße 80, A-3580 Horn, www.berger.at | Coverfoto Frau: Patrick Ryan, Coverfoto Mann: Geoff Smith

Grundlegende Richtung: Das atello Wirtschaftsmagazin ist ein unabhängiges Wirtschaftsmedium mit einem vorrangigen Blick auf die österreichische Wirtschaft, deren Branchen, Unternehmen, Unternehmerinnen und Managerinnen. Zielgruppe sind Vorstände, Geschäftsführung, Entscheidungsverantwortliche und Wirtschaftsinteressierte.

Distribution: Morawa Pressevertriebs GmbH & Co KG, 1140 Wien.

Bezahlte Veröffentlichungen sind durch den Zusatz „Anzeige" gekennzeichnet, sofern man sie nicht als Anzeige erkennen kann. Nachdruck von Texten, Bildern, Zitaten (und Anzeigen), auch nur auszugsweise, nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Verlages. Für Satz- und Drucklehler übernimmt der Verlag bzw. der Herausgeber keine Haftung. Einzelpreis: 5,00 | Abonnement unter www.atello-magazin.at oder Bestellung per Mail an abo@atello.at senden. Ein Jahresabonnement (6 Ausgaben) kostet 27,00 Euro inkl. Ust. | Anzeigen: Anzeigentarife lt. aktuellem Anzeigentarif, Mediadaten online unter www.atello-magazin.at oder unter anzeigen@atello.at anfordern.

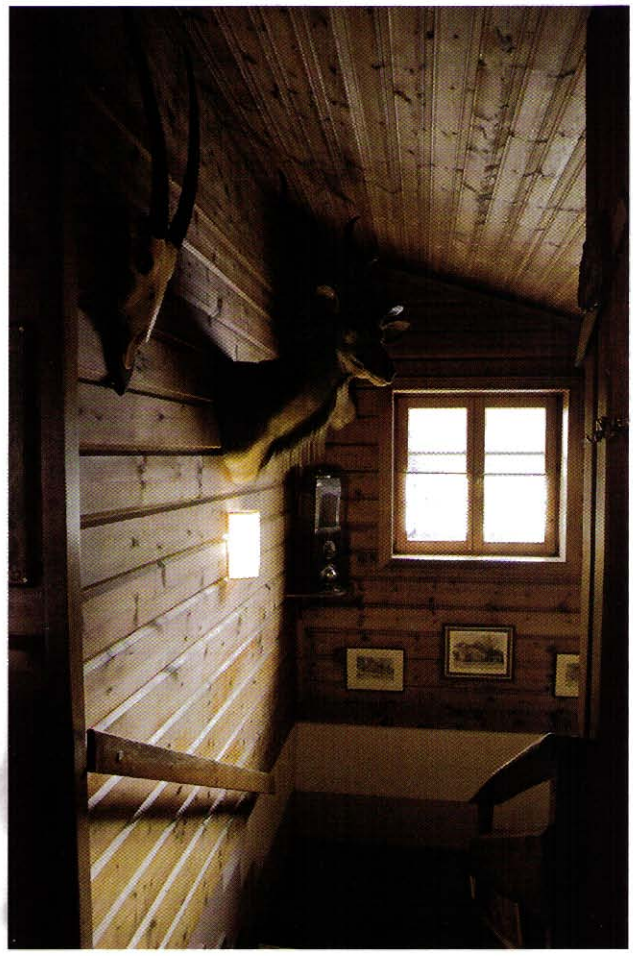
Nächster Erscheinungstermin: 03.02.2011 **Schwerpunkt: Korruption, Moral und Ordnungssysteme**

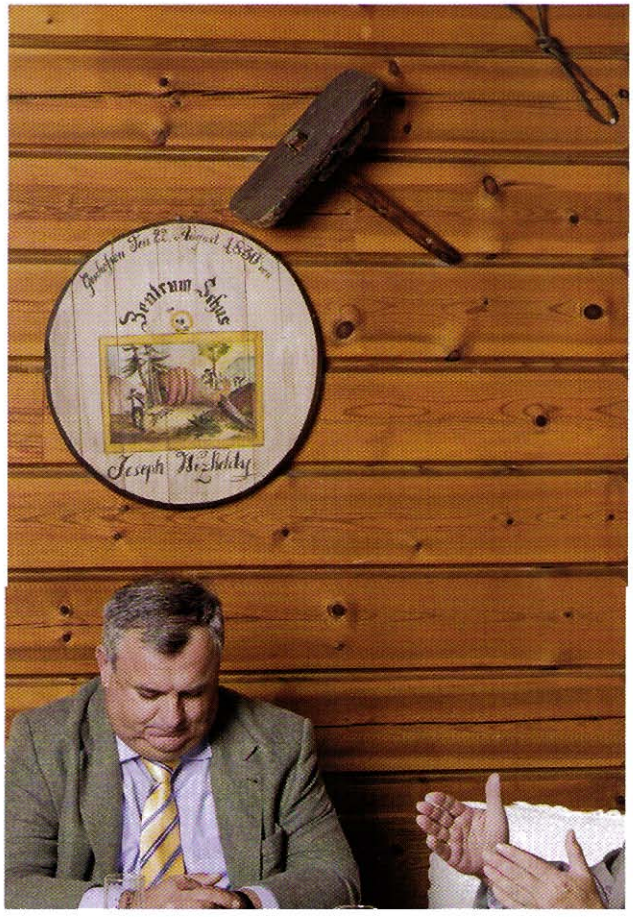
„Die Automobilisten **knien in der Kirche** und beten."

Raiffeisen Leasing-Boss Peter Engert und Geschäftsführer des Fraunhofer Instituts, Wilfried Sihn, im redseligen Austausch über Elektromobilität, Umdenkprozesse und die tote Ölindustrie.

Text: Katerina Pantok
Foto: Thomas Unterberger

>>





>> Seit nahezu 100 Jahren gibt es in Mödling auf der Goldenen Stiege 22 ein Haus. Es ist ein beschauliches Plätzchen am Fuße des Anninger und am Rande des Waldes. Urig. Bodenständig. Eine einfache Blockhütte. Es ist das „Bockerl", das auf Altbewährtes und Tradition setzt: Altwiener Küche, Schmankerln, saftige Jaus'n, ein leckeres Blunzengröstl. „Back to the roots", nennt es der Wirt. Die „alte, neue" Richtung, konkretisiert er vorsichtshalber. Das Bockerl hatte in den letzten zwanzig Jahren ohne einen Ruhetag geöffnet. Nicht nur das soll in Zukunft so bleiben. Es ist ein sonniger Herbsttag, an den Tischen sind bunte Kürbisse platziert, auf der Tageskarte gesellt sich Rehbraten zum Hirschragout, Jagdzeit ist eben auch. Wirtschaftlicher Strukturwandel hin oder her, manche Dinge werden sich nie ändern. Peter Engert, Raiffeisen Leasing-Boss, lobt jedenfalls die gutbürgerliche Küche. Wild kommt heute dennoch nicht auf seinen Teller, am Wochenende habe er einen Gamsbock erlegt und das sei genug für die nächsten Tage. Er nimmt gegenüber von Wilfried Sihn, Geschäftsführer des Fraunhofer Instituts, auf einer Holzbank zwischen zwei gehäkelten und in Weiß gehaltenen Kissen Platz. Getrunken wird ein naturtrüber Apfelsaft. Geplaudert wird über zukünftige Umgestaltungen – von Revolution ist sogar die Rede, über Innovationen, das Sterben einiger Automobilhersteller und deren Zulieferer – jedenfalls sei Elektromobilität nicht mehr aufzuhalten, sind sich beide Herren einig. Die Frage ist nur, wie schnell sie alles verändern wird. Wilfried Sihn ist mit einem Smart herkömmlichen Antriebs vor das Bockerl vorgefahren. Bei der nächsten Anschaffung werde es jedenfalls ein Elektrofahrzeug sein, betont er, das stehe schon fest. Beruflich. Privat parkt ein Porsche 911 in seiner Garage. Ob es den in Zukunft elektroangetrieben geben wird? Der Chauffeur von Peter Engert wartet vor der Tür. In einem Volvo mit Ethanolantrieb, der für kurze Strecken einem Think mit elektrischem Antrieb weichen muss. Höchstwahrscheinlich wird in diesen Fällen auf den Chauffeur verzichtet und der Boss nimmt persönlich das Lenkrad in die Hand. Bis 2011 sollen jedenfalls alle Fahrzeuge von Raiffeisen Leasing über einen alternativen Antrieb verfügen. Bereits jetzt befinden sich verschiedene Elektroautos, E-Bikes, E-Scooter und Segways im Fuhrpark. Gewerbe- und Privatkunden werden schmackhafte Pakete geschnürt, um Elektromobilität sofort nutz- und einsetzbar zu machen. Wählen Sie das Sorglos-Paket, dann bekommen Sie ein Elektrofahrzeug finanziert und eine Kostengarantie für laufende Wartung. Entscheiden Sie sich hingegen für ein Komfort-Paket, dann ist die Sorglos-Variante um fünf Wochen Ersatzauto angereichert. Oder Sie erhalten zum Abschluss Ihres Leasingvertrages das passende Ökostrompaket eines Energieversorgers dazu. Vielleicht noch 300 Euro Direktzuschuss gefällig? Raiffeisen Leasing offeriert schier unendlich viele Wege zur Elektromobilität. Dem ökologisch betriebenen Auto ist praktisch kein Entgehen möglich. „In fünf Jahren bekommen Sie Ihr Auto geschenkt. Sie müssen nur den passenden Stromkontrakt abschließen", prognostiziert Wilfried Sihn. Neue Geschäftsmodelle sind im Anmarsch. Das Bockerl ist Kulisse – oder eher Bühne für das Spinnen zukünftiger Konzepte. Wie kontrovers.

KR MAG. PETER ENGERT (48)

Er ist seit 2001 Geschäftsführer der Raiffeisen Leasing GmbH und sitzt neben anderen Funktionen auch im Aufsichtsrat der Raiffeisen Leasing Bank AG. Er studierte Betriebsinformatik und war – nach kurzen Stationen bei Palmers oder Agrana – Leiter Organisation, Controlling und Bereichsleiter der Unternehmensplanung bei der Bank Austria/CA-Leasing. Nach dreijähriger Vorstandstätigkeit für die CAC Leasing in Prag und Bratislava wechselte der gebürtige Niederösterreicher zur Raiffeisenlandesbank NÖ-Wien, wo er für einige Monate als Geschäftsgruppenleiter für die Kommerzkunden verantwortlich war. Peter Engert ist ein begeisterter Jäger, dem „das Jagdglück sehr oft hold ist", wie man hört. Und Peter Engert hat ein starkes Netzwerk, Jagdleidenschaft verbindet. Denn wenn man seinen Geschäftspartner zur Jagd einlade, ihn um vier in der Früh aufwecke und mit ihm in Unterhosen einen Kaffee trinke, dann verbinde das eben. Peter Engert jagt in heimischen Wäldern, in der Tatra durfte er auch schon einen Bären erlegen, in Afrika kann es durchaus ein Büffel sein. Was ihm noch fehlt, ist ein Hund als Begleiter. Ein Bayrischer Gebirgsschweißhund oder eine Deutsche Bracke – jedenfalls „körperlich passend zu mir", lacht er.

UNIV. PROF. DIPL. WIRTSCH.-ING. DR. ING. DR. H.C. WILFRIED SIHN (55)

In Pforzheim, Deutschland, geboren, studierte er Wirtschaftsingenieurwesen an der TH Karlsruhe und promovierte an der Universität Stuttgart. Seit 2004 ist er Geschäftsführer des Fraunhofer Instituts in Österreich und für den Bereich Produktions- und Logistikmanagement verantwortlich. Zudem ist er Vorstand des Instituts für Managementwissenschaften an der TU Wien und stellvertretender Institutsleiter am Fraunhofer IPA in Stuttgart. Im Rahmen des Studiengangs „Professional MBA Automotive Industry" bringt er Managern Kompetenzen bei, um sie auf die aktuellen und zukünftigen Anforderungen einer globalen Industrie vorzubereiten. Er ist ein scharfer Beobachter der Industrien und formuliert seine Statements stets mit kritischer Präzision. Nicht immer zum Wohlwollen der Branchen. Er macht aufmerksam auf veraltete Strukturen, aktuelle Gefahren, zukünftige Entwicklungen und damit verbundene Chancen. Wilfried Sihn ist Golfer. Mit einem unpraktischen (aber schönen) Zweisitzer, der für den Transport des Equipments nicht hundertprozentig geeignet sei. Aber das zukünftige Mobilitätskonzept sieht sowieso vor, dass man sich jeweils ein Fahrzeug in passender Größe ausborgt, das man gerade für sein Vorhaben braucht.

>>

>> **Wilfried Sihn**: Elektromobilität ist grundsätzlich keine Lüge. Elektromobilität wird kommen. Die Frage ist nur, wie schnell und in welcher Ausprägung. Wenn Herr Häupl, nachdem er große Schwierigkeiten hat, den Menschen etwas Gutes tun will, dann sagt er: „In der inneren Stadt nur noch Elektrofahrzeuge!" Und wenn Herr Faymann, der auch in der Ecke steht, noch einen draufsetzt und sagt: „Ich zahle für jedes Elektrofahrzeug 20.000 Euro oben drauf!" – dann erleben wir in Österreich einen Elektroboom.

Peter Engert: Ich glaube, es bedarf der 20.000 Euro nicht mal. Aktionen, wie beispielsweise Shanghai gesetzt hat, indem die Stadt benzinfrei oder dieselfrei gestaltet wurde, helfen meistens, um den Boom anzuschieben. Auf der anderen Seite kann man sehen, dass sich wieder eine Hitze auf dem Markt entwickelt, die nicht gesund ist. Schön wäre, wenn es einen Mittelweg gäbe.

Wilfried Sihn: Die Thematik wird stark von der Politik gepusht, die darin natürlich irgendeine Chance sieht, sich wieder in der Sonne zu platzieren. Also die prognostizierten Absatzzahlen sind nicht realisierbar und werden in der Kürze so sicher nicht kommen.

Peter Engert: Fest steht, dass wir bei der Elektromobilität nicht mehr Bastler mit Birkensandalen dahinter stehen haben.

Wilfried Sihn: *(lacht)* Die gibt es auch noch!

Peter Engert: Sagen wir so, die sind nicht die treibende Kraft. Das sind heute die Energieversorger und die Elektroindustrie, die schon einen gehörigen Druck machen. Klar, sie alle haben ein neues Geschäftsfeld für sich erkannt. Die Politik ist ein bisschen überrollt worden und das Infrastrukturministerium will noch immer Gesamtkonzepte haben. In Wirklichkeit haben wir die ersten Elektrofahrzeuge schon längst verleast und ein Gesamtkonzept gibt es noch immer nicht. Die Entwicklungen sind privatwirtschaftlich getrieben. Wobei die Umweltdiskussionen sicher ein Auslöser waren – und die Berechnungen, wie lange das Öl noch hält.

Wilfried Sihn: So lange ich denken kann, heißt es jedes Jahr, dass das Öl in 50 Jahren aus ist *(lacht)*.

Peter Engert: Das Witzige ist, dass sich die Ölindustrie überhaupt nicht gegen den E-Trend wehrt. Ich weiß nicht, ob Sie das unterschreiben können, aber eigentlich hat sie nichts dagegen gemacht.

Wilfried Sihn: Man hört gar nichts, die Ölindustrie ist tot.

Peter Engert: Ich glaube, das Problem ist nicht das Versiegen der Ölquellen. Wir können uns einfach die CO_2-Belastung nicht mehr leisten. Obwohl das Elektroauto keine Garantie dafür ist. Aber man darf das Elektroauto nicht für die verfehlte Energiepolitik verantwortlich machen. Ganz klar gesagt: Das Elektroauto ist grün – wenn es mit grünem Strom gefüttert wird. Dass wir den grünen Strom produzieren, ist eine Frage der Energiepolitik des jeweiligen Landes. Wir haben volle Hosen und können gut stinken. Denn mit der Wasserkraft sind wir auf der sicheren Seite. In Polen oder China herrscht natürlich eine ganz andere Situation und dort wird jetzt mit aller Gewalt in Richtung Grünstrom gerudert, sonst macht die Elektromobilität keinen Sinn. Braunkohle in einem Kohlekraftwerk zur Stromerzeugung zu verheizen, ist eine Katastrophe. Aber der Zug ist wirklich nicht mehr aufzuhalten. Die Geschwindigkeit wird sich ergeben und in vier, fünf Jahren ist auch der Anschaffungspreis absolut günstiger.

Wilfried Sihn: Noch ist es nicht soweit. Nach dem heutigen Stand muss man für einen normalen Golf mit klassischem Antrieb 20.000 Euro zahlen, während das Elektrofahrzeug 40.000 Euro kostet. Der Verbraucher ist nicht bereit, das zu bezahlen, nur damit er Elektro fährt.

Peter Engert: Die großen Firmen sind schon bereit, leasen ihre Elektrofahrzeuge und schreiben es dann in den CSR-Bereich. Wenn man als Unternehmen auch sonst gar nichts tut und den Kopf in den Sand steckt, sammelt man Pluspunkte, wenn man wenigstens bei der Mobilität auf ein Ver-

fügungsauto setzt, das elektrisch zur Post fährt. Das kann man im CSR-Report auf überdimensionale Größe aufblasen. Wenn ich mir aber auch anschaue, mit welcher Massivität und vor allem mit welchem Geldeinsatz beispielsweise Automobilhersteller, wie Citroën oder Renault, in das Thema Elektromobilität hineingehen, dann ist das schon ein Rad, das sich möglicherweise immer schneller drehen wird.

Wilfried Sihn: Ich sehe die etablierten Automobilisten aber auch als die Bremser, die natürlich das Bestreben haben, erstmal ihre vorhandenen Strukturen auszulasten. Denn ein Elektrofahrzeug wird etwas anderes sein als das bisherige Automobil und die bereits getätigten Investitionen in alte Strukturen müssen jetzt höchst effizient betrieben werden, damit sie sich lohnen. Auch im Zuliefererbereich sind große Veränderungen zu erwarten. Etliche Unternehmen werden sich völlig umstellen müssen, beispielsweise Sebring mit den Auspuffanlagen. Denn auf einmal brauchen wir keinen Auspuff mehr, was macht das Unternehmen dann? Das alles fällt unter das Stichwort Innovation und Strukturwandel. Wir werden hybride Produktionsstrukturen brauchen. Der Zulieferer, der heute noch irgendwelche Teile zu Opel liefert, wird mit diesem Anteil hinuntergehen und auf der anderen Seite völlig neue Geschäftszweige, die irgendetwas mit E zu tun haben, hochfahren müssen. Wir werden somit zwei gegenläufige Entwicklungen in den Unternehmen haben und gerade für die mittelständische Industrie wird das eine der großen Herausforderungen für die nächsten zehn Jahre werden. Ich bin mir auch ziemlich sicher, dass generell völlig neue Geschäftsmodelle kommen. Vor allem die Energieversorger werden eine große Rolle spielen. Unlängst habe ich einen Vortrag in der Slowakei gehalten und den verblüfften Zuschauern, die alle so Minifahrzeuge oder nur Fahrrad fahren, gesagt: In fünf Jahren bekommen Sie Ihr Auto geschenkt. Sie müssen dann nur Ihren entsprechenden Stromkontrakt abschließen. Ich glaube, das heutige Geschäftsmodell bei den Mobiltelefonen wird auch für Elektromobilität Zukunft haben.

Peter Engert: Die gegenläufigen Strukturen in den Produktionsbetrieben werden ein hochspannendes Thema sein. Organisatorisch schwer zu verarbeiten. Ich glaube, wir haben zwei Berge, die durch ein Tal getrennt sind. Der eine Berg ist herkömmlich, der andere Elektro. Über das Tal bauen wir uns eine Brücke und die heißt Hybrid. Ob im herkömmlichen Sinn oder Plug-in, wird sich zeigen.

Wilfried Sihn: Die Automobilindustrie wird jedenfalls auf den Kopf gestellt. Ich kann mich noch gut erinnern, vor fünf Jahren war die große Frage: „Wird es in zehn Jahren noch neun eigenständige Automobilfirmen geben oder nur noch acht oder sieben?". Jetzt fragt man sich: „Werden es in Zukunft zwanzig oder dreißig Automobilfirmen sein?" Nach meiner Bauchschätzung glaube ich, dass von den heutigen klassischen neun Automobilisten, die wir noch haben, den Strukturwandel nicht alle schaffen werden. GM oder Ford beispielsweise, die halte ich für sehr gefährdet, weil sie einfach nicht den finanziellen Background haben, um das durchzustehen. Ein Volkswagen oder BMW ist auch kritisch, Daimler peitscht das sicher durch.

Peter Engert: Man darf ja eines dabei nicht vergessen, in der Entwicklung gibt es immer den „First Mover" und den „Second fastest Follower" – und in der Vergangenheit haben die meistens viel mehr verdient. Ich glaube, dass Volkswagen >>

>> diese Rolle einnehmen wird. GM hat mich überrascht, als der Opel Ampera herausgekommen ist, der erste wirklich taugliche Plug-in-Hybrid.

Wilfried Sihn: Ob GM es insgesamt durchstehen kann, ist eine Frage der finanziellen Potenz. Was wir insgesamt haben, ist eine Priorisierung knapper Mittel. Das heißt, ein Automobilunternehmen oder ein Zulieferer hat in der Vergangenheit sein Budget zu 100 Prozent in eine Technologie eingesetzt und jetzt muss er in mehrere Technologien splitten.

Peter Engert: In Wirklichkeit knien in Deutschland alle Automobilisten in der Kirche und beten, dass die Elektromobilität ganz langsam kommt, sodass sie ihre Serien noch voll ausfahren können, während sie die anderen vorbereiten. Das ist das Thema einer Innovation, die noch dazu wie ein Schwert kommt, eine Entwicklung vollkommen stoppt und eine andere neu beginnt.

Wilfried Sihn: China hat früh begriffen, dass das Automobil einen riesigen Markt hat und dass die Karten jetzt neu gemischt werden. Schauen Sie sich beispielsweise BYD Auto – Build your Dream – an, das ist eine sehr erfolgreiche Elektroautomobilfirma aus China (Anm.: Gemeinsam in Kooperation soll der europäische Markt in den nächsten Jahren mit Elektroautos erobert werden.) Insgesamt kommen zwei Drittel aller neuen Firmen aus China, sie haben sich in einem neuen Sektor etabliert, schieben richtig Kohle hinein und pushen. Daimler und Volkswagen haben zu lange abwartend geschaut und geglaubt, dass die Elektromobilität nichts wird. Jetzt ist dem Herrn Piëch und allen anderen langsam warm unter dem Hintern geworden und sie geben plötzlich Gas, vor allem in Richtung Hybrid. In der Stadt ist Hybrid auch ein extrem vorteilhaftes Gefährt ...

Peter Engert: Ausschließlich in der Stadt.

Wilfried Sihn: Wenn man aber hauptsächlich über Land fährt, dann bewirkt es genau null. Ich habe eine gute Geschichte. Der Präsident der Fraunhofer-Gesellschaft, Hans-Jörg Bullinger, muss ja modern sein. Als ich kürzlich mit ihm unterwegs war, haben er und sein Fahrer mir geschildert, dass er bis vor einem halben Jahr in einer 4-Liter-Diesel Mercedes S-Klasse gefahren wurde – mit einem Verbrauch von 7,5 Litern. Jetzt hat Mercedes es endlich geschafft, einen Hybriden herauszubringen, den er jetzt hat – 3,5 Benziner Hybrid – mit einem Verbrauch von 14 Litern *(lacht)*.

Peter Engert: Bei BMW ist es die selbe Geschichte.

Wilfried Sihn: Grundsätzlich muss man sagen, dass es unterschiedlichste Modelle der Elektromobilität gibt. Beim Hybrid allein gibt es fünf Stufen. Eigentlich ist da viel Lüge dahinter. Man spricht von einem Mild-Hybrid, wenn das Auto bloß eine Start-Stop-Automatik eingebaut hat, bis zum Plug-in-Hybrid, als eigenständiger Elektromotor. Ein Elektromotor hat in Abhängigkeit von der Herkunft des Stroms einen relativ geringen, spezifischen Nutzungsgrad pro Kilowattstunde. Den besten Nutzungsgrad hat die Brennstoffzelle. Wenn es gelingen würde, ihre massiven Probleme, beispielsweise im Bereich der Sicherheit oder Infrastruktur, zu lösen, wäre die Brennstoffzelle sicherlich die wesentlich bessere Variante im Vergleich zur Versorgung über die Steckdose. Deshalb setzt Daimler – als einziges Unternehmen übrigens – immer noch mehr auf die Brennstoffzelle als auf den klassischen Batterieantrieb.

Peter Engert: Aus meiner Sicht ist die Brennstoffzelle tot, aber sie wirkt noch ein bisschen nach. Die Batterie hat sich in den letzten drei Jahren derart entwickelt, und wenn die Entwicklungsgeschwindigkeit anhält und nicht etwas Gröberes passiert, dann wird die Batterie im herkömmlichen Sinn auf welcher Basis auch immer – Salzwasser, Lithium, dieses oder jenes – Batterie bleiben.

Wilfried Sihn: Heute wird sicherlich relativ breit auf die klassische Batterietechnologie gesetzt. Ich kenne einige Entwicklungsvorhaben selbst und bin davon überzeugt, dass es irgendwann einen Durchbruch geben und die richtige Innovation kommen wird, auch was das Gewicht und die Ladezeit angeht. Ich bin auch davon überzeugt, dass die

Zukunftsbatterie sicher keine Lithium-Ionen-Batterie, sondern ein völlig anderer Werkstoff sein wird. Denn sonst fallen wir in ein vergleichbares Loch hinein wie jetzt beim Öl. Sicher kommen auch ganz andere Konzepte. In Zukunft wird man beispielsweise mit seinem Elektrofahrzeug zum Ikea fahren und solange das Auto parkt, wird es berührungslos und ohne Stecker vollgetankt. Dazu muss es nur identifiziert werden, damit man weiß, mit welchem Stromanbieter abgerechnet wird. Im vorherigen Punkt muss ich Ihnen allerdings widersprechen, ich glaube nicht, dass die Brennstoffzelle tot ist. Ich bin mir ziemlich sicher, dass sie der Antrieb für Lastkraftfahrzeuge sein wird. Die Brennstoffzelle hat heute einfach noch ein Massen- und ein Sicherheitsproblem, diese sind bei Nutzfahrzeugen besser zu handhaben als im PKW-Bereich.

Peter Engert: Das kann ohne Weiteres sein, dass die Brennstoffzelle in Nutzfahrzeugen oder großen Maschinen zum Einsatz kommt. Ich glaube nur, dass es für die Batterie einen großartigen Schub geben wird. Die von Ihnen erwähnte Induktion ist ein spannendes Thema. Auf der anderen Seite gibt es von der RWE-Kelag ein Steckdosensystem, bei dem man nicht nur Strom tankt, sondern auch Datenaustausch machen kann. Also während man tankt, kann man seine Navigation auf den letzten Stand bringen oder für die Kinder den neuesten Trickfilm herunterladen. Insgesamt wird sich in einem solchen liberalisierten Strommarkt mit hunderten Anbietern ein Roaming-System entwickeln, wie bei der Telefonie. Das Umdenken wird gigantisch sein. Die Tankstellen werden in Zukunft für die Ladezeit der Elektrofahrzeuge irgendeinen Content liefern müssen. Oder die herkömmliche Tankstelle wird verschwinden und das Einkaufszentrum die Aufgaben übernehmen.

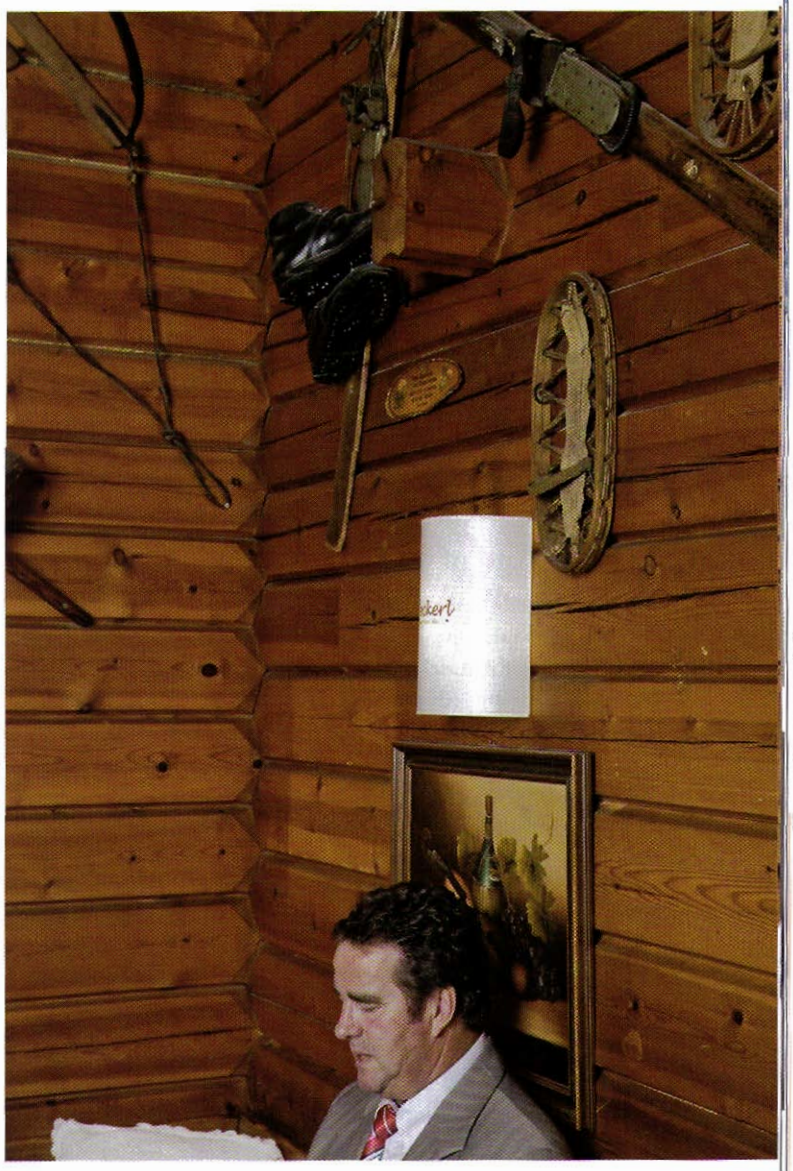
Wilfried Sihn: In diesen Bereichen werden wir ebenfalls hybride Prozesse haben, der klassische Benzinverbrauch und damit der Absatz der Tankstellen wird zurückgehen, der Betrieb immer unwirtschaftlicher werden und neue Zweige entstehen lassen.

Peter Engert: Das nächste Thema sind natürlich Werkstätten. Der Elektromotor ist praktisch wartungsfrei.

Wilfried Sihn: Es wird andere Berufsbilder brauchen und ganz andere Ausbildungen.

Peter Engert: Hoch spannend. Wenn man das noch weiterspinnt, dann ist irgendwann ein Zinshaus am Gürtel, wo heute Lärm, Feinstaub und Abgase dominieren, in Zukunft möglicherweise eine ganz tolle Immobilie und nicht nur das Rotlichtviertel in Wien.

Wilfried Sihn: Gut, natürlich kennen wir auch noch einige Ungereimtheiten. Wie lange hält die Batterie? Wie werden sich die Batteriekosten entwickeln? Die Recyclingkosten weiß heute ebenfalls noch keiner.



Peter Engert: Ich denke, dass wir die Recyclingkosten fast umdrehen werden. Wir sind jetzt gerade dabei, Modelle zu entwickeln, wo wir Restwerte ansetzen können, die dem Kunden zu Gute kommen. Beispielwiese könnten Energieversorger beliefert werden, die dann zu ihrem Windpark einen Container mit alten Autobatterien dazuhängen, um mehr Spitzenstrom erzeugen zu können.

Wilfried Sihn: Im Moment stürzen sich alle auf die Entwicklung neuer Batterien. In zwei, drei Jahren werden die Unternehmen begreifen, dass der Markt für Batterien so dicht gesät ist und man kein Geld mehr damit verdienen kann. Dafür hat sich kaum jemand mit dem Recycling auseinandergesetzt, obwohl es gerade in diesem Bereich ungeheure Marktchancen geben wird. Auch sind die österreichischen Automobilzulieferer zu sehr klassisch orientiert. Um ein Beispiel zu nennen: Volkswagen Slovakia hat ein jährliches Einkaufsvolumen von 2,1 Milliarden Euro und nur 46 Millionen Euro kommen >>

>> aus Österreich. Also eigentlich nichts. Das heißt, die Zulieferer sind noch immer nach Deutschland orientiert und liefern in alte Strukturen hinein, wo die Musik halt nicht mehr spielt oder in Zukunft noch viel weniger spielen wird. Das wird ein spannender Prozess werden, insbesondere da hauptsächlich klein- und mittelständische Unternehmen betroffen sind, die ein enormes Beharrungsvermögen haben und extrem vorsichtig sind. Insgesamt sind zukünftig große Investitionen notwendig und die Mittelständer dürfen sich keine Fehler erlauben. Sie müssen sich ganz genau überlegen, wann der richtige Zeitpunkt für welche Schritte ist. Wenn sie es nicht rechtzeitig tun, sind einige von ihnen irgendwann weg.

Peter Engert: Es ist ein gefährlicher Prozess. Mit Magna und AVL haben wir sicherlich zwei gute Pferde im Rennen, wobei ich Ihnen hundertprozentig zustimmen kann, dass es keinen Sinn macht, die Batterieforschung aus China wieder mit aller Gewalt zurückzuholen. In diesem Bereich sollte man eher Kooperationen suchen, auf der anderen Seite haben wir auch gute Chancen, beispielsweise im Leichtbau. Ein großes Thema, weil ich damit andere Reichweiten erzielen kann, selbst wenn die Batterie irgendwann leichter werden sollte. Und da sind wir mit Fischer und anderen Firmen gut aufgestellt. Die Politik darf jetzt einfach nicht schlafen. Wenn ich mir anschaue, dass jetzt diskutiert wird, ob man in Kittsee an der slowakischen Grenze ein Batteriewerk mit zweihundert Millionen Euro Förderung bauen soll, um letztlich den slowakischen Arbeitskräften einen Job zu geben, dann frage ich mich schon, ob das gescheite Aktionen sind.

Wilfried Sihn: Da liegen wir nah beieinander.

Peter Engert: Generell ist die Förderung uninteressant, Elektromobilität muss sich selbst rechnen. Man kann auf kurze Strecken mit Subventionen etwas machen, auf die lange Distanz muss man Subventionen vergessen. Zuckerln wie Gratis-Parken, Benutzung der Busspur, keine Hunderter-Beschränkung auf der Autobahn – was im Moment sowieso egal wäre, weil die Autos nicht schneller gehen *(lacht)* – die sind interessant. Aber keine Förderungen.

Wilfried Sihn: Fest steht, dass die Elektromobilität im gesamten Automobilkonzept langfristig hundert Prozent einnehmen wird. Die Frage ist, wie gesagt, nur wann genau.

Peter Engert: Die Batterie wird sicher den größten Einfluss auf die Geschwindigkeit haben!

Wilfried Sihn: Der Verbraucher bestimmt die Geschwindigkeit. Das Gesamtpaket muss so interessant sein, dass sein nächstes Auto, Fahrrad, Moped oder was auch immer, mit Elektro angetrieben wird.

Peter Engert: Man hat zwei Faktoren für die Kaufentscheidung. Der eine ist die Reichweite, da können wir mit kombinierten Modellen dagegenwirken. Beispielsweise: Wenn man ein Elektrofahrzeug für den Alltagsgebrauch least, stellen wir sechs Wochen im Jahr ein herkömmliches Auto für die Urlaubsfahrten zur Verfügung. Der zweite ist natürlich die Investitionssicherheit. Wenn wir Konzepte liefern können, mit denen wir einen bestimmten Lebenszyklus für die Batterie im Auto garantieren, erleichtern wir sicherlich die Entscheidung des Verbrauchers.

Wilfried Sihn: In drei Jahren werden bestimmt zwei Drittel, höchstwahrscheinlich sogar 80 Prozent aller Zweitfahrzeuge Elektrofahrzeuge werden. Über viele Jahre wird es ein Nebeneinander von unterschiedlichen Systemen geben, nicht bloß im Produktions-, Tankstellen- oder Servicebereich. Überall werden hybride Strukturen hervorkommen. Irgendwann werden wir beispielsweise das Modell der Wiener Citybikes auch für Autos haben. Dann kann man sich ein Auto borgen, damit herumfahren und es woanders wieder abstellen. Wir werden noch Revolutionen erleben. Deshalb reden wir heute nicht vom Elektroauto, sondern von Elektromobilität. Und diese Mobilität wird eine andere Ausprägung haben, als wir sie heute kennen. Rückblickend betrachtet bin ich davon ausgegangen, dass sich alles langsamer entwickeln wird.

Peter Engert: Die Städte sind infrastrukturell mittlerweile gut erschlossen. Wozu braucht man dauerhaft ein Auto? Eine

Kombination aus öffentlichem und individuellem Verkehr zu haben, wird ein neues Thema der Mobilität sein. Man muss kein Auto besitzen, sondern kann es sich nehmen, wenn und wann immer man es braucht.

Wilfried Sihn: Heute kauft oder least man sich ein Fahrzeug. Ich habe einen Zweisitzer und wenn ich Schifahren will oder Golf spielen gehe, dann fluche ich jedes Mal, weil er zu klein ist. In Zukunft wird man sich kein Auto mehr anschaffen, sondern immer das jeweilige Modell ausborgen, das man an dem Tag braucht.

Peter Engert: Wenn der Herr Professor die Damen beeindrucken will, dann borgt er sich eben einen Porsche aus *(lacht)*.

Wilfried Sihn: Genau! Denn jetzt steht er wochenlang nur in der Garage. Als Dienstwagen fahre ich in der Stadt einen Smart. Der nächste Dienstwagen, den wir vom Fraunhofer-Institut anschaffen, wird mit Sicherheit ein Elektrofahrzeug sein. Überhaupt keine Frage. Das meine ich aus voller Überzeugung, das macht wirklich Sinn.

Peter Engert: Wenn Sie es dann auch noch über Raiffeisen Leasing leasen statt kaufen, dann sind wir alle glücklich *(lacht)*.