

Sperrfrist: 16. September 2014, 10:00 Uhr

Statement von

Dr. Heinrich Hiesinger

Vorsitzender des Vorstands der ThyssenKrupp AG

zur

Pressekonferenz InCar plus
am

16. September 2014

Im ThyssenKrupp Quartier, Essen

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlich willkommen bei ThyssenKrupp und zur Präsentation unseres Forschungsprojekts InCar plus. Ich freue mich, dass wir heute über Innovation sprechen können. Ich werde Ihnen nicht nur einen kurzen Überblick über InCar plus geben, den meine Kollegen in ihren Statements vertiefen werden. Ich möchte Ihnen auch unsere Innovationsstrategie erläutern.

Innovationskraft und Spitzentechnologien sind ganz wichtige Elemente in unserer Strategischen Weiterentwicklung. Deshalb haben wir von Anfang an neben dem dringend notwendigen Konzernumbau und dem Kulturwandel das Thema Zukunftsfähigkeit von ThyssenKrupp fest im Blick gehabt. Allein in den vergangenen drei Jahren haben wir rund 4,5 Milliarden Euro in den Ausbau bestehender sowie in den Aufbau neuer Werke investiert, mit anderen Worten in die Zukunft von ThyssenKrupp. Seit dem Geschäftsjahr 2010/11 hat sich unser Aufwand für Forschung und Entwicklung um mehr als 30 Prozent erhöht. Im laufenden Geschäftsjahr wird er bei über 720 Millionen Euro liegen. Für die nächsten Jahre streben wir dauerhaft bei unseren Produkt- und Lösungsgeschäften eine Steigerung der F&E-Ausgaben mindestens parallel zum Umsatzwachstum an.

Die Anzahl der auf ThyssenKrupp eingetragenen Patente hat sich seit 2011/12 ebenfalls um mehr als 30 Prozent erhöht und liegt jetzt bei über 17.000.

Wir beschäftigen im Konzern mehr als 3.000 F&E-Mitarbeiter. Sie arbeiten in rund 90 Forschungszentren auf der ganzen Welt. Und wir kooperieren in mehr als 180 Forschungs- und Entwicklungsprojekten mit Forschungsinstituten und Universitäten.

Das sind Zahlen, die sich mit Unternehmen mit vergleichbaren Geschäften durchaus schon messen können. Die Zuwächse sind nennenswert, und wir arbeiten weiter konsequent daran, zu den Besten aufzuschließen. Deshalb haben wir zur Stärkung unserer Innovationskraft neue Strukturen geschaffen. Dazu gleich mehr. Beginnen möchte ich mit InCar plus.

Die Automobilindustrie ist seit jeher eine wesentliche Säule unseres Konzerns. Ein Viertel unseres Umsatzes, das heißt knapp zehn Milliarden Euro, entfallen auf Geschäfte mit der Automobilwirtschaft. Und der Mobilitätssektor dürfte weltweit weiterhin wachsen, wenn auch in den einzelnen Weltregionen mit unterschiedlichem Tempo.

ThyssenKrupp unterstützt seine Kunden bei den bedeutenden technologischen Herausforderungen der Zukunft. InCar plus ist das mit Abstand größte Forschungs- und Entwicklungsprojekt der letzten Jahre bei uns. Die beteiligten Geschäftseinheiten gehören zu den Business Areas Industrial Solutions, Steel Europe

und Components Technology. Hinzu kommt das TechCenter Carbon Composites, das von unserer zentralen Technologieorganisation geführt wird. Insgesamt haben an dem Projekt 100 Ingenieure aus acht Konzernbereichen an 15 Standorten gearbeitet. Wir haben die Verbundkraft unseres Konzerns als Partner der Automobilindustrie genutzt: Steel Europe ist einer der weltweit führenden Werkstoffpartner der Autohersteller. Mit Components Technology sind wir in der Spitzengruppe der Komponentenzulieferer vertreten. Industrial Solutions ist mit seiner Business Unit System Engineering einer der Marktführer in der Motor- und Getriebemontage und zählt zu den Top 3 bei Karosserie-Rohbauanlagen.

Dieser interdisziplinäre Ansatz mit Material-, Komponenten- und Fertigungsexperten ist die Basis dafür, dass wir Innovationen mit hohem Reifegrad sehr nah an den Bedürfnissen unserer Kunden entwickeln können. InCar plus-Innovationen sind über die gesamte Wertschöpfungskette erprobt und abgesichert. Wir haben dafür gesorgt, dass die Kunden unsere neuen Lösungen reibungslos und zügig in die Serienproduktion übernehmen können.

Uns ist kein Automobilzulieferer bekannt, der bisher herstellerunabhängig ein solch umfangreiches F&E-Projekt durchgeführt hat. In Zahlen ausgedrückt besteht das Projektergebnis InCar plus aus mehr als 40 innovativen Lösungen, einsetzbar für Fahrwerk und Lenkung, für den Antriebsstrang oder für die Karosserie. Ob Nachhaltigkeit, Gewicht, Kosten oder Performance – bei mindestens einem dieser Faktoren ist jede InCar plus Innovation dem derzeitigen Stand der Technik überlegen. Beim Gewicht haben wir für unsere Kunden Einsparpotenziale von bis zu 50 Prozent bei Bauteilen erreicht. Die Kostenvorteile betragen bis zu 20 Prozent.

InCar plus ist nicht zuletzt ein nennenswerter Beitrag zum Klimaschutz. Wenn man alle InCar plus-Innovationen mit dem Schwerpunkt Ressourcenschonung zusammenfasst, lassen sich acht Gramm CO₂ pro Fahrkilometer sparen. Betrachtet man den gesamten Lebenszyklus eines Automobils, einschließlich Produktion und Recycling, so stehen die entsprechenden Lösungen für 1,6 Tonnen CO₂-Ersparnis pro Fahrzeug.

Ich fasse die Projektergebnisse so zusammen, weil ich weiß, dass für Sie und Ihre Leser griffige Zahlen wichtig sind. Ziel bei InCar plus war allerdings, unseren Kunden eine breite Palette rasch umsetzbarer, serienreifer Lösungen zu bieten, aus denen sie auswählen können. Und zwar jeder gemäß seiner eigenen Entwicklungsschwerpunkte und technologischen Voraussetzungen.

Meine Damen und Herren,

Die von der Politik vorgegebenen Ziele zur Reduktion von klimaschädlichen Gasen sind weltweit ambitioniert. Für uns ist es selbstverständlich, dass wir unseren Kunden Ökobilanzen an die Hand geben, die die Umweltauswirkungen von InCar plus-Innovationen transparent machen. Und wir gehen dabei über das gesetzlich Geforderte hinaus.

Anders als der Gesetzgeber konzentrieren wir uns nämlich nicht allein auf so genannte Tailpipe-Emissionen, das sind Emissionen während des Fahrbetriebs. Wir nehmen den gesamten Lebenszyklus in den Blick. Unserer Meinung nach greifen die gegenwärtigen Regelungen zu kurz. Sie erfassen die Emissionen in der Produktionsphase nicht und sie ignorieren auch die Recyclingfrage. So können Lösungen favorisiert werden, die zwar im Fahrbetrieb Emissionen verringern, in anderen Phasen des Lebenszyklus jedoch so viele Emissionen freisetzen, dass die Gesamtbilanz aus Nachhaltigkeitssicht negativ ausfällt.

Deshalb beinhalten die Ökobilanzen bei InCar plus alle Stationen des Produkt-Lebenszyklus, Ganzheitlichkeit bedeutet für uns auch, dass wir verschiedene Umweltindikatoren ausweisen, nicht nur die CO₂-Belastungen und den Treibhauseffekt. So hat zum Beispiel der aktuelle Bericht des internationalen Klimarats IPCC deutlich gemacht, dass die Versauerung des Bodens und der Meere eine ernsthafte Gefahr für unser Ökosystem darstellt. Deshalb weisen wir auch Übersäuerungspotenziale aus, ebenso wie Sommersmog- und Überdüngungsrisiken.

Soviel, meine Damen und Herren, als kurzer Überblick zu InCar plus. Meine Kollegen werden gleich noch mehr zum Projekt erzählen.

Ich möchte jetzt noch einige Worte zur Innovationsstrategie sagen. Zunächst möchte ich deutlich machen, dass die ersten Überlegungen für InCar bereits etwas länger zurückliegen als der Beginn unseres Konzernumbaus. Gleichwohl ist das Projekt InCar plus ein Beispiel für die jetzt gebündelten Stärken unseres Konzerns. Und diese wollen wir im Rahmen unserer Strategie gezielt weiterentwickeln.

Im Rahmen der Neuaufstellung haben wir die Zentralfunktion Technology, Innovation and Sustainability geschaffen. Diese Funktion ist spiegelbildlich auch in allen Business Areas und in den Regionen verankert. Der Bereich definiert die Rahmenbedingungen für die Forschung und Entwicklung bei ThyssenKrupp. Er koordiniert und unterstützt die Arbeit in den Business Areas und in den Regionen. Gleichzeitig soll er aber auch ganz neue Themenfelder identifizieren und Starthilfe leisten. Die bisherigen Ergebnisse sind ein Beweis für die Effektivität unserer neuen Matrix-Organisation. Wir haben die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit deutlich verstärkt sowie Transparenz und Effizienz in der Forschung erhöht.

Gleichzeitig haben wir das Thema Nachhaltigkeit mit Forschung und Entwicklung verbunden. Damit ist sichergestellt, dass Produkt-, Produktions- sowie Nachhaltigkeits-Know-how sich gegenseitig vorantreiben. Innovation, Technologie und Nachhaltigkeit sind fester Bestandteil des regelmäßig stattfindenden Strategie- und Innovationsdialogs mit den Business Areas.

In der organisatorischen Verbindung von Innovation und Nachhaltigkeit manifestiert sich eines der zentralen inhaltlichen Ziele unserer Innovationsstrategie: ThyssenKrupp wird künftig für Produkte und Lösungen

stehen, die auf nachhaltige Weise erzeugt werden und in der Nutzungsphase für Ressourcen- und Energieeffizienz stehen. Nachhaltigkeit wird, wie bei InCar plus, bereits bei der Produktentwicklung von Anfang an mitgedacht. Dabei verstehen wir Nachhaltigkeit als Integration eines ökologischen, sozialen und ökonomischen Optimums. Voraussetzung dafür ist eine hohe Transparenz der eigenen Umweltdaten. Hier haben wir nach Wertung des Carbon Disclosure Project in den letzten Jahren deutliche Fortschritte gemacht, und gehören zu den 10 Prozent Besten im deutschsprachigen Raum.

Eine der vordringlichsten Aufgaben des neuen Bereichs war es, den Schutz unseres geistigen Eigentums zu verbessern. Patentanmeldungen wurden bis dato bei ThyssenKrupp nicht zentral gesteuert, es gab viele Lücken, und es war auch nicht geregelt, ob Patente auf ein Unternehmen, eine Business Area oder auf die ThyssenKrupp AG angemeldet wurden. Das haben wir geändert. Ein Effekt aus der neuen Patentstrategie: Wir haben die Gesamtkosten für die Patentanmeldungen um über 30 Prozent gesenkt, und dies trotz deutlich höherer Patentzahl.

Die Verbundkraft von ThyssenKrupp zu aktivieren und der branchenübergreifenden Zusammenarbeit im Konzern kräftige Impulse zu geben, ist unter anderem Aufgabe unserer neuen TechCenter. Ein Beispiel ist das bereits im InCar plus-Kontext erwähnte TechCenter Carbon Composites. Es mag Sie überraschen aber der Umgang mit Faserverbundwerkstoffen ist eine Querschnittstechnologie bei ThyssenKrupp. Entsprechende Kompetenzen gibt es bei fünf der sechs Business Areas des Konzerns.

Im Sinne eines interdisziplinären Ansatzes bringen wir dieses Produkt- und Anwendungswissen zusammen mit dem Faserverbund-Know-how des TechCenters. Das ermöglicht den Austausch zwischen Anwendungen im Automobil und im Aufzugsbau bis hin zu unseren Werften. Dazu kommen der Kontakt und die Zusammenarbeit mit Partnerunternehmen und natürlich den führenden Forschungsinstituten zum Thema.

Dem gleichen Prinzip folgt das TechCenter Control Technology. Es unterstützt die Business Areas bei der Realisierung innovativer Systemlösungen im Bereich der Antriebs-, Regelungs- und Automationstechnik. Zusätzlich stellt das Engineering-Team seine fundierten Erfahrungen in der rechnergestützten Simulation und in der Magnetschwebetechnologie als Dienstleister für neue und laufende F&E-Vorhaben und Projekte zur Verfügung.

Meine Damen und Herren,

was die inhaltlichen Eckpunkte der Innovationsstrategie angeht, habe ich die Bedeutung des Nachhaltigkeits-Aspekts bereits betont. Wesentlich ist ferner der konzernübergreifende Ausbau unserer Innovationskraft. Wir wollen klassische System- und Technologiegrenzen überwinden und unseren Kunden übergreifend optimierte Lösungskonzepte bieten. So helfen wir dabei, effizient mit Rohstoffen und Energie umzugehen sowie Ressourcen schonende Materialkreisläufe aufzubauen. Eine zentrale Rolle spielen

Technologien, die für den Übergang des Energiesystems von fossilen Energieträgern zu regenerativen Quellen notwendig sind.

Aktuelle Studien zeigen, dass Innovation durch Zusammenarbeit über traditionelle Branchen- und Technologiegrenzen hinweg immer wichtiger wird – zumindest, wenn es um wirkliche Technologiesprünge geht. ThyssenKrupp mit seiner Vielfalt an Technologien hat hier quasi einen strukturellen Vorteil.

Im besten Sinne branchenübergreifend ist zum Beispiel das Projekt Carbon2Chem, das zugleich auf einen echten Technologiesprung zielt. Wir wollen in Zukunft Hüttengase aus unserem Stahlwerk in Duisburg, einschließlich des darin enthaltenen CO₂, als Ausgangsstoff für die Chemieproduktion nutzen. Als Energiequelle für die chemischen Prozesse soll Überschussstrom aus erneuerbaren Quellen genutzt werden.

Vorstudien hat ThyssenKrupp gemeinsam mit dem Mülheimer Max-Planck-Institut für chemische Energiekonversion im vergangenen Jahr durchgeführt. Das Ergebnis: Unsere Hüttengase enthalten genug Stickstoff und Wasserstoff, um daraus schon heute Ammoniak, ein Vorprodukt für Kunstdünger herzustellen. Nahezu das gesamte bei der Stahlproduktion freiwerdende CO₂ könnten wir umwandeln, wenn wir aus Hüttengasen Methanol herstellen, ein Vorprodukt für Treibstoff. Allerdings brauchen wir hierfür bedeutend mehr Wasserstoff als in den Hüttengasen per se enthalten ist. Dieser soll auf dem Wege der Elektrolyse erzeugt werden und der dafür benötigte Strom soll aus erneuerbaren Quellen stammen.

Für dieses Projekt haben wir illustre Mitstreiter gefunden. Derzeit arbeiten wir an Carbon2Chem im Rahmen von PLANCK, einer in Gründung befindlichen Plattform für Nachhaltige Chemische Konversion. Beteiligt sind neben dem Mülheimer Max-Planck-Institut weitere Forschungseinrichtungen sowie führende Unternehmen aus der Chemie- und der Elektroindustrie sowie der Energiewirtschaft. Auch das Land Nordrhein-Westfalen wird sich engagieren. Insgesamt haben wir acht bis zehn Jahre für das Projekt veranschlagt.

Meine Damen und Herren,
ich könnte noch einige Beispiele anführen, wie ThyssenKrupp seine Verbundkraft unter anderem für das Gelingen der Energiewende einsetzt. So arbeiten wir auch an innovativen Speichertechnologien, die die Volatilität des Angebots an Erneuerbaren Energien abfedern können.

Aber ich möchte Ihre Aufmerksamkeit nicht zu sehr von InCar plus ablenken. Ungeachtet meines kleinen Exkurses in unsere weitere Forschungslandschaft verdient die Ingenieurkunst von InCar plus Ihr volles Interesse. Ich gebe deshalb jetzt gerne weiter an meinen Kollegen Herrn Dr. Fischer. Vielen Dank.