

IM FOKUS: VOESTALPINE

Stähle, Bleche, Rohkarossen

In der neuen S-Klasse zeigt die österreichische Voestalpine AG einmal mehr ihr **MATERIAL- UND UMFORM-KNOW-HOW**. Der global agierende Konzern fertigt, verarbeitet und entwickelt hochwertige Stahlprodukte – für die Hausgeräte-, Energie- und vor allem für die Automobilindustrie.



- 1) In der Prüfstelle haben Mitarbeiter ein Auge auf die Qualität der Pressteile.
- 2) Der Stahlkennner bietet neben verschiedenen Komponenten auch ganze Rohkarosserien an.
- 3) Rund 137 Millionen Euro investierte der österreichische Konzern Voestalpine im letzten Jahr in Forschung und Entwicklung. Das Ergebnis: Die neue Schwellerbaugruppe der S-Klasse.

Für die Schwellerbaugruppe der neuen Mercedes-Benz S-Klasse legte der österreichische Stahlkennner seine Kompetenzen und sein Wissen zusammen: Mit dem Know-how von drei Unternehmen des Konzerns wurde das komplexe Bauteil aus 23 Einzelteilen entwickelt. Dabei lieferte die voestalpine Stahl GmbH das Material-Know-How, die voestalpine KREMS GmbH das Wissen um Umformprozesse bei höchstfesten Gütern und schließlich die Voestalpine Stampotec GmbH die präzisen Stahl- und Pressteile.

Mit der Automobilindustrie kennt sich der Konzern aus: Schon lange beliefert Voestalpine OEMs und Zulieferer mit verschiedensten Produkten. Darunter unter anderem beschichtete Bleche, geschweißte Formrohre, Präzisionsteile – wie eben die Schwellerbaugruppe der neuen S-Klasse – oder Säulenverstär-

kungen. Der größte Teil des Konzernumsatzes, ganze 29 Prozent, erwirtschaftet das Unternehmen in dieser Branche. Dafür arbeitet Voestalpine auch als Dienstleister, der die Automobilhersteller mit Pressteilen und ganzen Rohkarosseriebaugruppen beliefert. Und das während der Serienfertigung, nach dem Modellauslauf und bei der Fertigung von Ersatzteilen. Die Pressteile stammen dabei aus eigenen Presswerken in Bunschooten und Roosendaal in den Niederlanden, sowie auch aus dem deutschen Schwäbisch Gmünd.

Leichtbau-Tradition

Das Know-how sammelte Voestalpine bereits in den dreißiger Jahren. 1938 wurde der Konzern noch als Linzer Standort der Reichswerke AG ‚Hermann Göring‘ Berlin gegründet. Das 1952 erfundene LD-Verfahren, also die Stahlerzeugung

durch Umwandlung von kohlenstoffreichem Roheisen in kohlenstoffarmen Stahl, revolutionierte die Stahlerzeugung. 2008 entstand dann das Produkt phs-ultraform (press hardening steel). Der hochfeste und leichte Stahl ist wichtig für den Leichtbau. 2012 weiterentwickelt, sorgt er für eine hohe Sicherheit mit effektivem Korrosionsschutz. Ein echter Konkurrent zu Leichtbaumaterialien wie Aluminium und Carbon.

Heute ist der Konzern in vier große Divisionen aufgeteilt: Steel, Special Steel, Metal Engineering und Metal Forming. Der Bereich Steel ist die größte Einheit des Konzerns und bildet das Kerngeschäft. 33 Prozent der Steel-Kunden kommen aus dem Automobilbereich. Auch der Kundenpool der Division Metal Forming kommt zur Hälfte aus dieser Branche. Mit der Unterdivision ‚Automotive Body Parts‘ ist Voe-

Bilder: Voestalpine

stalpine Lieferant von Karosserieteilen für Pkw und Lkw.

Expansion und Internationalisierung

Aufgrund der konstanten Auftragslage und einem erhofften Aufschwung in den USA und in Brasilien plant Voestalpine den Bereich Automotive Body Parts zu erweitern und zu internationalisieren. Dabei setzt der Konzern vor allem auf seine Kernkompetenzen und -prozesse.

Im November 2012 erfolgte in Cartersville, Georgia, der Spatenstich für ein Werk zur Herstellung von Automobilkomponenten. Die Produktion soll Anfang 2014 starten. Neue Produktionsstandorte sind auch in Südafrika und China geplant - jeweils mit Warmumformanlagen für phs-ultraform.

Mit den Expansionsplänen will der Konzern sein globales Geschäft ausbauen. Denn im Moment liegt der Umsatzschwerpunkt mit 72 Prozent in der Europäischen Union. Bisher werden nur acht Prozent in Nordamerika, fünf Prozent in Brasilien und sechs Prozent in Asien erwirtschaftet.

Um auch in Zukunft im internationalen Wettbewerb mithalten zu können, investierte der Stahlkenner im letzten Jahr knapp 137 Millionen Euro in Entwicklung und Forschung. Das Ergebnis kann man in der neuen S-Klasse begutachten: Für die Schwellerbaugruppe wurde eine neue Rollprofilieranlage ge-

DAS UNTERNEHMEN IN ZAHLEN

Die Zahlen

Umsatz 2012/2013	11 524 Mio Euro	Mitarbeiter	46 351
Umsatz Steel	3 922 Mio Euro	F&E	137 Mio Euro
Umsatz Metal Forming	2 310 Mio Euro	Website	www.voestalpine.com
Standorte	weltweit 500		

Geschichte

Bereits 1938 wurde das Eisen- und Stahlwerk als Standort Linz der Reichswerke AG „Hermann Göring“ Berlin gebaut. Nach dem zweiten Weltkrieg entwickelte die damalige Vöest das LD-Verfahren (Stahlerzeugung durch Umwandlung von kohlenstoffreichem Roheisen in kohlenstoffarmen Stahl). In den nächsten Jahrzehnten wurde das Unternehmen modernisiert und die Produktionsentwicklung rationalisiert. Ab 1986 wurde es in Voest-Alpine Stahl AG umbenannt und 1993 privatisiert. Schließlich erhielt die Firma 1993 ihren heutigen Namen. Aktuell ist Voestalpine in vier Divisionen aufgeteilt: Steel, Special Steel, Metal Engineering und Metal Forming. Die Divisionen Steel und Metal Forming beliefern hauptsächlich Kunden aus der Automobilindustrie (Steel: 33 Prozent; Metal Forming: 50 Prozent). Daneben beliefert Voestalpine die Bauzulieferer-, Maschinen- und Haushaltsindustrie.

Produkte

Säulenverstärkungen, Abschirmbleche, Elektroband, Hybridbauteile, Strukturteile, Trennwände, Pressbleche, Presswerkzeuge, Sonderrohre, Hohlprofile etc.

Kunden

Volkswagen, Ford, Opel, Mercedes, BMW, Audi, Porsche; Haushalts-, Energie- und Maschinenbauindustrie

kauft. Damit kann der hochfeste Komplexphasenstahl sanft in seine endgültige Profilgeometrie gebracht werden und

gibt gleichzeitig den Startschuss für eine neue Produktionslinie für rollprofilierter Strukturbauteile. *Felicitas Heimann* ■

Kommentar von Professor Bernd Gottschalk, AutoValue

Mut zur Mutation: Innovationen gibt es nicht „frei Haus“

Wenn man in diesen Wochen von Stahl spricht, denkt man eher an Überkapazitäten, Unterauslastung, gekappte Ergebnisprognosen oder sogar Verluste. Nicht so bei Voestalpine! Hohe Auslastung, nahezu gleiches EBITDA, stabile Lage, die sich von klassischen Stahlherstellern abhebt. Da ist sogar von Vollausslastung bei steigenden (!) Preisen die Rede. Wunschdenken? Schönfärberei? Beileibe nicht. Es zeigt nur, dass Stahl nicht gleich Stahl und Business nicht gleich Business ist, auch wenn die Rohstoffpreise alle gleich treffen. Voestalpine ist heute ein stahlbasierter Technologie- und Industriegüterkonzern, der Auto, Öl und Gas zu seinen Kerngebieten zählt. Und er ist Spezialist, sei es bei der Weichtechnologie und Spezialschienen, sei es bei Werkzeugstahl oder Spezialprofilen. Eines aber verbindet das Unternehmen mit den Konkurrenten der klassischen Stahlbranche, und das ist nicht überraschend: Auch hier ist von Effizienzprogrammen und Kostensenkungsaktionen die Rede. Ohne die geht es bei keinem

Unternehmen. Aber es macht sich leichter, wenn – wie bei Voestalpine – trotz steigender Investitionen ein hoher Free Cash Flow erwirtschaftet wird und die Ergebnisse nicht „verrutschen“, obwohl der Maschinenbau oder die Autoindustrie nicht gerade unter „Vollampf“ arbeiten. Es hilft bei der Auslastung wie bei den Margen, wenn man sich vom Mainstream abkoppelt und sich ein eigenes Profil erarbeitet. Voraussetzung dafür ist aber eine Innovationsfähigkeit, die durch Entwicklungspartnerschaften und eine permanent hohe Forschungsquote „genährt“ werden will. Innovationen gibt es nicht „frei Haus“ – sondern müssen teuer erforscht und erprobt werden. Die Privatisierung, eine neue Unternehmensstruktur mit den vier Divisionen, Akquisitionen wie Böhler-Uddeholm, die Globalisierung, ein Invest-Programm wie „Linz 2010“, die Lehren aus der Krise 2009 oder eine verlängerte Wertschöpfungskette haben das Unternehmen völlig verändert. Der Mut zur Veränderung hat sich gelohnt.



Beurteilt exklusiv für AUTOMOBIL PRODUKTION die Lage führender Zulieferer: Professor Dr. Bernd Gottschalk, Geschäftsführer AutoValue und ehemals VDA-Präsident.