

IM FOKUS: THYSSENKRUPP

Härtetest für die Zukunft

Stahl hat ThyssenKrupp lange geprägt. Heute präsentiert sich der Konzern als diversifizierter Technologiekonzern. Rund 70 Prozent des Umsatzes erwirtschaften die Essener mittlerweile mit Industriegütergeschäften und Dienstleistungen, die über die Stahlerzeugung hinausgehen. Ein Schwerpunkt darunter ist auch **AUTOMOTIVE**.



1

- 1) Starke Marke im Rennsport: Dämpfersysteme von ThyssenKrupp Bilstein.
- 2) Dr. Karsten Kroos verantwortet die Business Area Components Technology beim ThyssenKrupp-Konzern.
- 3) ThyssenKrupp ist Marktführer für gebaute Nockenwellen.



2



3

Bilder: ThyssenKrupp

Die Automobilindustrie ist seit jeher eine wesentliche Säule des Konzerns. Ein Viertel des Umsatzes, rund zehn Milliarden Euro, entfallen auf Geschäfte mit Automotive-Kunden. Getragen wird dieses Geschäftsfeld von Kompetenzen bei Werkstoffen, mechanischen und mechatronischen Komponenten und dem Anlagenbau. So ist ThyssenKrupp heute einer der führenden Werkstoff- und Komponentenzulieferer für die Autoindustrie und gleichzeitig ein Partner für Engineering-Lösungen.

Damit das so bleibt, haben die Essener das derzeit größte Forschungs- und Entwicklungsprojekt des Konzerns rund ums Automobil angestoßen. Mehr als 40 Lösungen für die Bereiche Karosserie, Antrieb, Fahrwerk und Lenkung sind als Paket für die Automobilindustrie geschnürt worden. Nach dreijähriger Entwicklungszeit werden die Lösungen ab

Herbst 2014 im Rahmen des Projekts InCarPlus vorgestellt.

Beim Gewicht zeigen InCarPlus-Lösungen Einsparpotenziale von bis zu 40 Prozent, bei den Kosten bis zu 20 Prozent. Der Fokus von InCarPlus liegt zwar auf der CO₂-Reduzierung in der Nutzungsphase. Leitidee des Projekts ist aber ein ganzheitlicher Ansatz, der den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs im Blick hat. Dafür haben über 100 Ingenieure aus den Geschäftsbereichen Stahl, Komponenten und Anlagenbau in den letzten Jahren intensiv zusammengearbeitet. Die Ausgangssituation für ein solch breit angelegtes Forschungsprojekt ist gut. Denn das Traditionsunternehmen ist im Autosegment vielseitig aufgestellt und verbindet geschickt die Kompetenzen bei Werkstoffen, Komponenten, Systemen und Fertigungsanlagen. So ist es interessant, sich die Aktivitäten der Es-

sener beim Thema Elektromobilität anzuschauen. Für die Werkstoffexperten beginnt die Elektrifizierung des Antriebs bereits beim Material für den E-Motor. Mit Werkstoffen wie dem hochfesten Elektroband und neuen Bauformen für E-Komponenten ist es gelungen, die Wirkungsgrade von Elektromotoren zu erhöhen. Dadurch kann die Reichweite gesteigert werden.

Bei der Optimierung des Verbrennungsmotors, dem noch viel Potenzial zugetraut wird, verfolgt ThyssenKrupp einen mehrgleisigen Ansatz und bietet mit seiner Kurbel- und Nockenwellentechnologie intelligente Lösungen. Im Fahrwerk hat sich das Unternehmen auf Lenkungssysteme, Dämpfer sowie Federn und Stabilisatoren spezialisiert.

In diesem Kontext ist aus Unternehmenssicht die elektromechanische Lenkung die wesentlichste Entwicklung der

letzten Jahre. Sie sorgt für eine signifikante Kraftstoffeinsparung im Vergleich zu konventionellen hydraulischen Lenkungen.

Zudem sind EPS-Lenkungen der Schlüssel zur Umsetzung aller elektronischen Signale, die die Sensorik der Assistenzsysteme übermitteln. „Für uns ist die elektromechanische Lenkung – über die bekannten Funktionserweiterungen hinaus – die Eintrittskarte in die Welt des autonomen oder teilautonomen Fahrens“, betont Dr. Karsten Kroos, Vorstand der Business Area Components Technology, unter deren Dach die komplette Zulieferpartie des Konzerns für Autokomponenten zusammengefasst ist. Inzwischen entwickelt ThyssenKrupp eigene Steer-by-Wire-Lösungen und baut dafür Versuchsfahrzeuge auf. Je mehr vernetzte Systeme Einzug ins Fahrzeug halten, desto größer sind die Herausforderungen an die Betriebssicherheit. Hier ist eine hohe Prozesssicherheit bei Fertigung und Montage ein entscheidender Vorteil.

Die Komponentensparte ist in den letzten Jahren international stark gewachsen. Mittlerweile ist die Business Area weltweit an über 70 Standorten in Nord- und Südamerika, Europa und Asien vertreten: „Die Verschiebung der Märkte hin nach Asien und vor allem nach China sind wir mitgegangen. Wir haben darüber aber die anderen Märkte wie die NAFTA-Region oder Südamerika nicht aus den Augen verloren. So haben wir in den letzten drei Geschäftsjahren über eine Milliarde Euro in neue Standorte investiert“, erklärt Kroos. „Engineering“ ergänzt das Angebot und liefert Bausteine der Prozesskette für Ka-

DAS UNTERNEHMEN IN ZAHLEN

Die Zahlen des Konzerns gesamt

Umsatz 1. Hj. 2013/14	19 404 Mio. Euro	Umsatz 1. Hj. 2012/13.	19 952 Mio. Euro
Ebit 2013/14	722 Mio. Euro	Ebit 1. Hj. 2012/13	113 Mio. Euro
Nettoverschuldung	3 960 Mio. Euro	Nettoverschuldung	5.298 Mio. Euro
Mitarbeiter 31.3.14	160 786	Mitarbeiter 31.3.13	155 473

Automobile Aktivitäten

Das Geschäft mit der Automobilindustrie wird aus verschiedenen Geschäftssegmenten gespeist (siehe links). In der Bilanz schlägt sich das in den einzelnen Geschäftseinheiten nieder.

Männer wie Stahl

Alfried Krupp und sein Testamentsvollstrecker Berthold Beitz machten den Konzern zum globalen Unternehmen. Doch das einstige Wirtschaftswunderunternehmen erlebt gerade schwierige Zeiten. Sogar Insolvenzgerüchte machten die Runde. Der Grund für die Schiefelage waren Managementfehler. Unter anderem nahm deshalb Gerhard Cromme seinen Hut. Der derzeitige Wahrer des Konzerns Heinrich Hiesinger bemüht sich jetzt, die Schulden zu senken. Das scheint zu gelingen. Aktuell verbessern sich die Kennzahlen deutlich.

Turbulente Zeiten und ihre Bilanzfolgen

2013 stellte ThyssenKrupp zwei seiner Stahlwerke (in Brasilien und den USA) zum Verkauf, da diese Verluste in Milliardenhöhe anhäuften. Diese Aktivitäten hatten nicht nur Auswirkungen auf die Besetzung des Topmanagements, sondern auch auf die Bilanzierung des Konzerns. Darum läuft das Geschäftsjahr nicht nach Kalenderjahr.

rosserie und Aggregatmontage einschließlich der Prüf- und Testanlagen.

Und dann ist da noch der Stahl. Über 200 Sorten bietet ThyssenKrupp im Autobau an. Das Portfolio für Leichtbau-Stahl und die rasch wachsende Warmumform-Technologie baut man aus. Ein wichtiges neues Segment sind Hybrid-Werkstoffe. Dabei wird Stahl mit anderen Materialien wie Kunststoffen kombi-

niert. Auch CFK ist Thema. Um die Technologie weiter voranzutreiben, wurde 2013 bei Dresden ein TechCenter Carbon Composites gegründet. Der Schwerpunkt der Entwicklung liegt auf der Verbesserung der Fertigungsprozesse, um Kosten für CFK-Anwendungen zu senken. Um auch künftig den Stahl fit für die Zukunft zu machen.

Christiane Habrich-Böcker ■

Kommentar von Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Autovalue

Belebte (Um-)Bau-Stellen

Zugegeben: Man müsste nicht lange suchen, um neuralgische Stellen im Konzern zu finden. Stichwort „Schienenkartell“, um nur eine aus der jüngsten Zeit zu nennen. Fragt man aber einmal anders, zum Beispiel, was denn der Vorstand unter Konzernchef Heinrich Hiesinger anders hätte machen sollen, dann sieht die Bilanz schon anders aus. Der Konzern ist inmitten einer strategischen Weiterentwicklung zum diversifizierten Industriekonzern. Zwar noch nicht in allen Facetten erkennbar, aber „Ingenieurs-Kompetenz“ ist nicht die schlechteste Basisformel.

Beispielsweise ist die Konzentration des Anlagenbaus goldrichtig. Die Components Technology, früher Automotive genannt, hat mit Kurbelwellen, Nockenwellen, Zylinderkopfmotoren, Len-

kung oder Stabilisatoren zwar starke Pfeiler, aber die finale Struktur ist das vielleicht noch nicht, Komponenten sind gut, Systeme sind besser! Mechanik ist gut, aber mit Elektronik noch besser! Sei's drum, der Konzern ist gut unterwegs, ein ganzheitliches Konzept zur strategischen Weiterentwicklung zu schaffen. Jetzt laufen die Programme zur Effizienzsteigerung auf Hochtouren. Das alles hat auch bewirkt, dass die Kapitalerhöhung erfolgreich war, die Anleihe platziert werden konnte und die Banken trotz hoher Nettoverschuldung zum Konzern standen. Das wichtigste Programm aber, das Hiesinger fährt, hat erst in zweiter Hinsicht mit Ergebnisverbesserung zu tun: das Programm ACT zum Kulturwandel: „Achieve Change ThyssenKrupp“!



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