



Autoland Sachsen

Autoland Saxony

mit **AMZ**-Nachrichten

Das Auto-Wendejahr 2020

2020 – the year of transformation in the automotive industry

Wenn der Strom für die E-Fahrzeug-Flotte fehlt

When electricity supply does not meet e-vehicle fleet demand

Die Herausforderung heißt Leistungsbedarf

The challenge of increased power requirements

Den Lebenszyklus Batterie im Fokus

The life cycle of batteries in focus

H₂-Visionen in Sachsen

Hydrogen visions in Saxony

AKE: Spezialist für automatisierte Prozesse

AKE: Specialist in automated processes

Schnellecke: Erster Auftrag in neuer Branche

Schnellecke: First contract in a new industry

TUCed: Digitaler Wissenstransfer in der Automotive Academy

TUCed: Digital knowledge transfer in the Automotive Academy



Photo: Manufakturagentur Radebeul

HERRLICH, DIESES ERZGEBIRGE ...

Bis auf unsere Wohnungsnot.



Das Leben im Erzgebirge ist zum Verzweifeln. So viel günstiges Bauland inmitten der schönsten Natur. Und dann noch diese bezaubernd kleinen Mieten in all den malerischen Städtchen! Wie soll man sich da nur entscheiden?

www. erzgebirge-gedachtgemacht.de



Auf ins
ERZGEBIRGE
GEDACHT. GEMACHT.

Diese Maßnahme wird mitfinanziert mit Steuermitteln auf Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes. Die Mitfinanzierung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie erfolgt auf der Grundlage des vom Deutschen Bundestag beschlossenen Haushaltes.

Henne und Ei

Chicken and egg



Zumindest die Henne-Ei-Frage scheint in Sachen Elektromobilität geklärt: Das Jahr 2020 hat einen Zulassungsbumm bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen gebracht, der noch größer ausgefallen wäre, wenn denn die Hersteller hätten liefern können. Deutlich zeigt sich jetzt aber auch, dass die Ladeinfrastruktur noch nicht Schritt halten kann. Das betrifft weniger das „Stromtanken“ in der heimischen Garage, sondern mehr die Verfügbarkeit und vor allem einfache Handhabbarkeit von öffentlichen Ladesäulen. Es gibt E-Auto-Fahrer, die haben sich zusammen mit dem Fahrzeug ein Extra-Portemonnaie für Ladekarten zugelegt. Doch das nur am Rande.

Gravierender für Unternehmen ist, dass für einen elektrifizierten Fuhrpark oft die Stromanschlussleistung nicht ausreicht. Das Legen einer weiteren Leitung mit einer enormen Baukostenbeteiligung durch den Nutzer kann nicht als Lösung akzeptiert werden. Weil dieses Thema bisher noch nicht die notwendige Wahrnehmung erfährt, hat ein Unternehmen aus Mittelsachsen mit einer Zuspitzung darauf aufmerksam gemacht und für die Kamera sein E-Fahrzeug zum Laden an ein Dieselaggregat gesteckt. Zumindest hat der Netzbetreiber reagiert. Gemeinsam soll nach einer für alle Beteiligten sinnvollen Lösung gesucht werden. Intelligente Ladesteuerung wird hierbei vielleicht ein Thema sein.

Das Beispiel zeigt, das Mobilitäts- und Energiewende noch viel mehr als bisher gemeinsam gedacht und umgesetzt werden müssen. Die Unternehmen im Autoland Sachsen sind dafür gute Partner. Einige Aktivitäten stellen wir in diesem Heft vor. Wir wünschen eine anregende Lektüre und freuen uns auf Feedback.

Das Beispiel zeigt, das Mobilitäts- und Energiewende noch viel mehr als bisher gemeinsam gedacht und umgesetzt werden müssen. Die Unternehmen im Autoland Sachsen sind dafür gute Partner. Einige Aktivitäten stellen wir in diesem Heft vor. Wir wünschen eine anregende Lektüre und freuen uns auf Feedback.

The chicken-and-egg question does at least appear to have been solved in the domain of electric mobility: 2020 saw a boom in approvals for electrically driven vehicles, which would have been even bigger if only manufacturers had been able to deliver them. What is also now clear, however, is that the charging infrastructure still cannot keep pace. This applies less to recharging in home garages, and more to the availability and, above all, ease of use of public charging stations. Some electric car drivers have bought themselves an extra wallet for charge cards together with the car. But that is another matter.

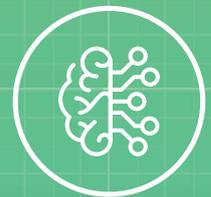
What is more serious for companies is that the connection capacity is often not sufficient for an electrified fleet. Laying an additional power line, with the user covering the bulk of the construction costs, is not an acceptable solution. Since this issue has not yet been given the attention it deserves, a company from Central Saxony brought it into sharp focus by inviting television cameras to film its electric vehicle being charged from a diesel generator. The network operator has, at least, taken notice. What matters now is coming together to find a solution that makes sense for all stakeholders. Intelligent charge control could play a role here.

This example shows that the mobility and energy transition requires considerably more cooperative planning and implementation than before. The companies in the Saxon automotive sector are good partners for this. Some of their activities are presented in this issue. We hope you find it interesting and stimulating reading, and we look forward to receiving your feedback.

Ina Reichel
Herausgeberin/Editor

Heute Mobilität von morgen denken

Wir entwickeln
autonomes
Fahren
in Chemnitz



www.fdtech.de

a member of
CADA

Aus dem Inhalt

Some of the articles inside

enviaM: Die Herausforderung heißt Leistungsbedarf
enviaM: The challenge of increased power requirements

10 Fraunhofer IWU: Mit der CFC in die erste Liga
Fraunhofer IWU: "CFC" gains new meaning in Chemnitz

18 digades: Clevere Lösungen für komfortables und sicheres Fahren
digades: Clever solutions for safe and convenient driving 24–25

Rimac setzt auf sächsische Kompetenzen
Rimac relies on Saxon expertise

12–13



Innovation geehrt
Innovation recognized



19 FDTech: Den digitalen Zwilling digital präsentiert
FDTech: Digital presentation of a digital twin 26–27

HZwo connect: Kein Entweder-Oder
HZwo connect: No more either-or 16–17

„DurcH2atmen“ in der Lausitz
“DurcH2atmen“ in Lusatia

Anzeige/advertisement

Design – Bau – Service

für die Automobilindustrie

GOLDBECK Ost GmbH, Niederlassungen Sachsen

Zum Bahndamm 18
 08233 Treuen
 Tel. +49 37468 69-0
 treuen-sachsen@goldbeck.de

Hamburger Ring 1
 01665 Klipphausen
 Tel. +49 35204 673-0
 dresden-sachsen@goldbeck.de

building excellence
 goldbeck.de



Intenta: Gut durch das Jahr 2020 gekommen
Intenta: Looking back on a successful 2020



AMZ-Nachrichten 29–40
Informationen aus dem Netzwerk Automobilzulieferer Sachsen
News from the Saxony Automotive Supplier Network AMZ

28 Erzgebirgs-Know-how in der neuen S-Klasse
Expertise from the Erzgebirge in the new S-Class

Die Karosserie-Former
The car body formers



Deleco sorgt für die nötige Flexibilität 48–49
Deleco provides the necessary flexibility

44 Mobiles Spritzgießen, innovatives Fügen, neues Labor 54–55
Mobile injection molding, innovative joining and a new laboratory

46–47 Branche im dreifachen Stresstest 56–57
Sector undergoes triple stress test

Intec/Z connect: Online-Kongress, virtuelle Expo, digitales Netzwerken 62–63
Intec/Z connect: Online congress, virtual expo, digital networking

2. Brennstoffzellenkonferenz am 23./24. November 66
2nd Fuel Cell Conference on November 23–24

Anzeige/advertisement

JETZT DIGITAL:

DER MESSEVERBUND FÜR MASCHINENBAU UND ZULIEFERINDUSTRIE
02. – 03.03.2021

**LEIPZIGER
 MESSE**

iNTEC Z
CONNECT 2021

S. 6: Das Elektro-SUV ID.4 wird seit August 2020 im VW-Werk Zwickau produziert.

p. 6: *The ID.4 electric SUV has been produced at the VW plant in Zwickau since August 2020.*

Foto/Photo: Volkswagen

S. 7: Ab 2023 kommen auch elektrische Minis aus dem BMW-Werk Leipzig.

p. 7: *Starting in 2023, electric Minis will be produced at the BMW plant in Leipzig.*

Foto/Photo: BMW



Das Auto-Wendejahr 2020

Beim weiteren Hochlauf der E-Fahrzeugproduktion spielt Sachsen auch zukünftig eine Vorreiterrolle

2020 – the year of transformation in the automotive industry

In the future, Saxony will continue to play a pioneering role in the ramp-up of electric vehicle production

Gegensätzlicher hätte das von der Corona-Pandemie geprägte Automobiljahr 2020 nicht laufen können: Während der Gesamt-Pkw-Markt gegenüber 2019 deutlich absackte, in Deutschland um knapp 20, in Europa um ca. 24 Prozent, erlebten alternativ angetriebene Fahrzeuge wie batterieelektrische Pkw (BEV) und Plug-in-Hybride (PHEV) ihren ersten Boom. Sie haben ihren Marktanteil in der EU auf knapp zehn Prozent verdreifacht.

In Deutschland entfiel 2020 rund ein Viertel aller Neuzulassungen auf BEV, PHEV, Brennstoffzellen- oder Gasfahrzeuge. Pkw mit reinem E-Antrieb wiesen gegenüber 2019 ein Plus von 206 Prozent auf. Spitzenreiter ist laut Kraftfahrt-Bundesamt die Marke VW mit einem Anteil von 17,4 Prozent an den neu zugelassen E-Fahrzeugen, gefolgt von Mercedes (14,9 Prozent), Audi (9 Prozent) und BMW (8,6 Prozent). Tesla kommt in dieser Statistik auf einen Anteil von 4,2 Prozent.

Die in Sachsen arbeitenden Fahrzeughersteller haben am E-Auto-Boom entscheidenden Anteil, denn eine große Zahl der neuen BEV wurde hier produziert. Neben

dem bis Ende Dezember 2020 in Dresden montierten e-Golf befeuerte vor allem der in Zwickau produzierte ID.3 den Verkauf. Der aufgrund diverser Probleme erst im Herbst 2020 in den Markt gestartete Pkw schaffte es dennoch in vielen europäischen Ländern auf Platz 1 unter den meistverkauften vollelektrischen Fahrzeugen, darunter in Norwegen, Slowenien und Finnland. Auch der in Leipzig gefertigte BMW i3, der seit 2013 produzierte Pionier unter den vollelektrischen Fahrzeugen deutscher Hersteller, trägt zur erfolgreichen E-Mobilitätsbilanz bei. Im Oktober 2020 konnte das 200.000. Fahrzeug das Leipziger Werk verlassen.

Bald E-Audi und E-Seat aus Sachsen

Ab 2021 werden die Zahlen der aus Sachsen kommenden E-Fahrzeuge nochmals deutlich nach oben gehen. VW fertigt den ID.3 ab Februar neben Zwickau auch in der Gläsernen Manufaktur. Darüber hinaus kommt mit dem ID.4 ein weiterer „Stromer“ aus Zwickau auf den Markt, der im beliebten SUV-Segment gute Absatzprognosen besitzt. Außerdem sind die sächsischen VW-Werker und ihre Zulieferpartner dabei, den Produktions-

start für vier weitere E-Modelle in 2021 vorzubereiten, darunter befinden sich Fahrzeuge der Schwestermarken Audi und Seat.

Der Mini wird sächsisch

Im BMW-Werk Leipzig wird der i3 aufgrund der guten Nachfrage über den normalen Modellzyklus hinaus noch bis 2024 gebaut. Ab 2023 sollen zudem elektrisch und konventionell angetriebene Minis vom Band laufen. Die Produktion des Countryman-Nachfolgers wurde an das sächsische Werk vergeben. Es wird damit zum ersten deutschen Standort der BMW Group, an dem Fahrzeuge der Marken BMW und Mini gemeinsam hergestellt werden.

Schließlich laufen auch beim dritten, in Sachsen produzierenden Automobilhersteller die Vorbereitungen für eine E-Fahrzeugproduktion. Der Porsche Macan soll zukünftig ebenfalls vollelektrisch fahren. Voraussichtlicher Produktionsstart ist 2022. Elektromobilität ist für den Leipziger Porsche-Standort nichts gänzlich Neues. Das Werk besitzt mittlerweile rund ein Jahrzehnt Erfahrungen in der Hybrid-Fertigung von Fahrzeugen.



2020, a year defined by the coronavirus pandemic, could not have been more contradictory for the automotive industry. While the overall market for passenger cars slumped significantly compared with 2019 – by almost 20 percent in Germany and 24 percent in Europe – alternatively powered vehicles, such as battery electric vehicles (BEVs) and plug-in hybrids (PHEVs), experienced their first boom, tripling their market share in the EU to almost ten percent.

In Germany, around a quarter of all newly registered vehicles in 2020 were BEVs, PHEVs, fuel cell vehicles, or natural gas vehicles. Meanwhile, cars with a fully electric drive enjoyed a 206-percent increase compared with 2019. According to the German Federal Motor Transport Authority, the front-runner was Volkswagen, with a 17.4-percent share of newly registered e-vehicles, followed by Mercedes (14.9 percent), Audi (9 percent) and BMW (8.6 percent). According to these same statistics, Tesla achieved a market share of 4.2 percent.

Manufacturers operating in Saxony played a significant part in the electric car boom, as many of the new BEVs were produced in the state. Besides the e-Golf, which was assembled in Dresden until the end of December 2020, it was the ID.3, produced in Zwickau, that really fueled sales. The passenger car, which was not released until fall 2020 due to various delays, nevertheless ranked in first place among the best-selling fully electric vehicles in many European countries, including Norway, Slovenia, and Finland. The BMW i3, produced in Leipzig, the pioneer among fully electric vehicles of German manufacturers since 2013, also contributed to the success of electric vehicles last year. In October 2020, the 200,000th vehicle left the plant in Leipzig.

Coming soon – the e-Audi and e-Seat from Saxony

Starting in 2021, the number of electric vehicles coming from Saxony will increase considerably once again. Starting in February, VW will be manufacturing the ID.3 not only in Zwickau but also at the Transparent Factory in Dresden. Another e-vehicle from Zwickau, the ID.4, is soon to be released on the market and is predicted to be a top-seller in the SUV segment. In addition, the VW plants in Saxony and their suppliers are preparing for four additional e-models to start production in 2021, including vehicles for the sister brands Audi and Seat.

Mini comes to Saxony

The BMW plant in Leipzig will continue to produce the i3 until 2024, beyond the usual model cycle, due to high demand. Starting in 2023, the plant will also produce electric and conventionally powered Minis. Production of the Countryman successor has been awarded to the Saxon plant. As a result, it will be the first German site of the BMW Group where vehicles from the BMW and Mini brands will be produced side by side. Last but not least, the third automobile manufacturer operating in Saxony, Porsche, is also preparing for the production of an electric vehicle. In the future, the Porsche Macan will be fully electric. Production is expected to begin in 2022. Electric mobility isn't something completely new at the Porsche site in Leipzig. The plant has around a decade of experience in the production of hybrid vehicles.

Mehr unter/For further information:
www.autoland-sachsen.com

Starke Ameisen

Leichte E-Transporter von ARI

Powerful little ants

Lightweight e-vans from ARI

Anbieter des aktuell kleinsten Elektrotransporters mit Straßenzulassung in Deutschland ist ARI Motors aus Borna bei Leipzig. Die Fahrzeuge sind zugeschnitten für den Einsatz auf der letzten Meile und eignen sich sowohl für Kleinunternehmer und mittelständische Betriebe als auch für Großkonzerne im Flotteneinsatz. Die Aufbauten lassen sich je nach Einsatzfall speziell konfigurieren. ARI ist die japanische Bezeichnung für Ameise und Synonym für die Leistungsstärke, Wendigkeit und Vielseitigkeit der E-Fahrzeuge.



E-Transporter von ARI sind für den Einsatz auf der letzten Meile konzipiert.

Electric vans by ARI are designed for last-mile operations.

Foto/Photo: ARI Motors

The provider of what is currently the smallest electric van with road approval in Germany is ARI Motors from Borna near Leipzig. The vehicles are tailor-made for last-mile operations, and are suitable for fleet use by both small and medium-sized businesses as well as large corporations. The bodies can be specially configured according to the application. ARI is the Japanese word for "ant" and represents the performance, maneuverability, and versatility of the e-vehicles.

www.ari-motors.com

Wenn der Strom für die E-Fahrzeug-Flotte fehlt

Pro und kontra zur Elektrifizierung von Unternehmens-Fuhrparks

Kauf- und Steueranreize sowie der Hochlauf der E-Fahrzeugproduktion rücken das Thema der Flottenelektrifizierung immer mehr in den Vordergrund. Für eine attraktive Nutzung sind jedoch noch manche Hürden zu überwinden.

Als Dirk Eckart den vorerst einzigen Elektro-Pkw des Spezialgerüstbauers Gemeinhardt in Roßwein zum Laden mit dem Dieselaggregat verbindet, trauten jüngst einige Fernsehzuschauer ihren Augen nicht. „Wir haben bewusst diese Überspitzung in Szene gesetzt, um auf ein gravierendes Problem aufmerksam zu machen – die nicht ausreichende Stromanschlussleistung für den Betrieb einer E-Fahrzeug-Flotte“, sagt der Geschäftsführer.

Schwachstellen über die Ladeinfrastruktur hinaus

Ein solches Problem offenbart sich bei vielen Firmen, die ihren Fuhrpark auf emissionsarme Fahrzeuge umstellen wollen. Zur Online-Veranstaltung „Elektrifizierung von Unternehmensflotten“ der Sächsischen Energieagentur SAENA Anfang Dezember 2020 zeigte sich, dass die Firmen dem Thema durchaus aufgeschlossen gegenüberstehen, jedoch über die Ladeinfrastruktur hinaus weitere Schwachstellen auszumachen sind. Laut Bundesverband Fuhrparkmanagement sind das u.a. der Tarifsdschungel bei der Abrechnung von Ladevorgängen, das Förderchaos, das noch begrenzte Angebot von Fahrzeugherstellern und die teils fehlende Kompetenz bei Autohändlern.

Aus Nutzungsprofilen die passende Flottenelektrifizierung ableiten

Fuhrparkbetreiber sind andererseits aufgefordert, sich zu Ladeinfrastruktur, Rechtsfragen und Förderungen schlau zu machen und vor allem Nutzungsprofile zu erstellen, um zu erkennen, welche Art der Elektrifizierung zum Betrieb passt. Eigentlich brauche es wenig, um Teile des Fuhrparks zu elektrifizieren. Grundvoraussetzung sei die Bereitschaft, sich umzugewöhnen und auf neue Abläufe einzustellen, sagt René Pessier,

Geschäftsführer der Mobilitätswerk GmbH Dresden. Das 2017 gegründete Unternehmen unterstützt Wirtschaft und kommunale Einrichtungen bundesweit beim betrieblichen Mobilitätsmanagement. Auf Basis der Fahrzeuglisten und der nutzungsspezifischen Kennwerte analysiert das 30-köpfige Team mit einer eigenentwickelten Software die bisherige Situation im Fuhrpark, leitet Elektrifizierungspotenziale ab und macht auch die Kostenstruktur transparent.

Organisatorische und technologische Kinderkrankheiten

Herausforderungen sind aktuell z.B. in der Beschaffung von E-Fahrzeugen zu meistern. Lange Bestell- und unsichere Lieferzeiten, eine oft eingeschränkte Variabilität bei der Markteinführung neuer Modelle, technologische Kinderkrankheiten, das kompliziertere Aufladen statt des einfachen Tankens sowie die logischerweise fehlenden Langzeiterfahrungen mit diesen Autos bremsen hier. Auf diese Hemmnisse verweist Stefan Moeller, Geschäftsführer von Nextmove Leipzig. Das Unternehmen ist der größte E-Auto-Vermieter bundesweit. Außerdem veröffentlicht Nextmove regelmäßig Tutorials zum Gebrauch von E-Autos. Das sei einfacher als Bedienungsanleitungen zu lesen. Die Risiken kennen, aber ebenso die Chancen von E-Flotten nutzen, rät Moeller. Dazu zählen die aktuellen Steuervorteile und Fördermöglichkeiten. Nicht zu unterschätzen sei auch der Imagegewinn, den Firmen aus der Nutzung nachhaltiger Mobilität erzielen.

Imagegewinn mit umweltfreundlicher Technik

Die Integration umweltfreundlicher Technologien in den Unternehmensalltag ist auch für den Gerüstbauer Gemeinhardt ein Treiber pro elektr mobiler Flotte. So sorgt bereits seit 1998 eine Photovoltaik-Anlage in der Firma für warmes Duschwasser. Aktuell plant das Unternehmen eine weitere, noch größere Anlage für die Klimatisierung des Bürogebäudes und den Betrieb einer zweiten Ladesäule und investiert dafür rund 100.000 Euro.



Nur für die Kameras verbinden Dirk Eckart und Walter Stuber (l.) den firmeneigenen E-Pkw mit dem Dieselaggregat. Mit dieser Überspitzung machen die Geschäftsführer der Gemeinhardt Service GmbH auf eine gravierende Schwachstelle beim Umstieg auf E-Fahrzeug-Flotten aufmerksam – die fehlende Stromanschlussleistung.

Foto: Suse Eckart

Damit ist das Stromproblem für den geplanten E-Fuhrpark jedoch nicht gelöst, denn der jetzige 60-kV-Anschluss deckt den Strombedarf für Büros, Lager und zwei 11-kW-Ladesäulen. Damit können die bald zwei E-Pkw und die sechs vorhandenen E-Bikes geladen werden. Letztere fahren die Mitarbeiter auch gern privat. Dabei würde der Spezialgerüstbauer seine gegenwärtige Flotte von neun Lkw, sechs Pkw und fünf Kleintransportern in noch größerem Umfang auf neue Antriebstechnik umstellen, beispielsweise für die Bauleiter in der Region, für die in Kleinbussen zu Montagen fahrenden Teams oder für Büroangestellte, die kurze Strecken zur Arbeit, Schule bzw. Kita fahren. „Der Ersatz bisheriger Dieseldurch E-Lkw wird sicher noch dauern, denn hier sind die Preise momentan einfach zu hoch“, schränkt Dirk Eckart ein.

Der Gerüstbauer hat bereits vor einiger Zeit das Angebot für eine zweite Stromleitung erhalten. Diese würde das knapp 50 Mitarbeiter zählende Unternehmen etwa 150.000 Euro kosten, jedoch nur bedingt Mehrwert bringen. Nach den Fernsehbildern sei nun Bewegung in die Angelegenheit gekommen. „Der Netzbetreiber hat sich bei uns gemeldet. Gemeinsam wollen wir nach einer für beide Seiten sinnvollen Lösung suchen. Damit haben wir endlich Aufmerksamkeit für dieses bei der Mobilitätswende bisher vernachlässigte Thema erreicht“, betont der Geschäftsführer.



Dirk Eckart and Walter Stuber (l.) connected the company's electric car to the diesel generator just for the cameras. The Managing Directors of Gemeinhardt Service GmbH staged this stunt in order to draw attention to a serious issue in the transition to electric vehicle fleets – the inadequate connection capacity.

Photo: Suse Eckart

Purchase and tax incentives and the ramp-up of electric vehicle production are bringing the subject of fleet electrification increasingly to the fore. However, there are still some hurdles to overcome before this becomes an attractive option.

When Dirk Eckart, Managing Director of specialist scaffolder Gemeinhardt in Roßwein, recently appeared on TV charging what is currently the company's only electric car from a diesel generator, some viewers could not believe what they were seeing. "We deliberately staged this stunt to draw attention to a serious problem – the insufficient connection capacity for operating an electric vehicle fleet," says Dirk Eckart.

Issues go beyond charging infrastructure

This problem is evident in many firms looking to switch their fleets to zero-emissions vehicles. During the online event "Electrifying company fleets" at the beginning of December 2020 organized by the Saxon Energy Agency (SAENA), it was evident that companies were very open to the possibility of fleet electrification, but that there were other issues beyond charging infrastructure that still had to be resolved. According to the Bundesverband Fuhrparkmanagement, the Federal Association of Fleet Management, these include the complex pricing for electric

When electricity supply does not meet e-vehicle fleet demand

The pros and cons of electrifying company vehicle fleets

vehicle charging, the chaotic funding situation, the limited range on offer from vehicle manufacturers, and the lack of expertise among car dealers.

Finding the right fleet electrification approach with use profiles

At the same time, fleet operators are required to inform themselves about charging infrastructure, legal issues and funding, and in particular to create use profiles in order to determine what kind of electrification approach is right for the company. According to René Pessier, Managing Director of Dresden-based mobility company Mobilitätswerk GmbH, it does not actually take much to electrify parts of a fleet: The fundamental requirement is the willingness to adapt and accommodate new processes. The company, which was founded in 2017, supports businesses and municipal authorities throughout Germany in matters relating to operational mobility management. Based on vehicle lists and use-specific parameters, the 30-person team analyses the current situation in the fleet using software developed in-house, determines the electrification potential, and makes the cost structure transparent.

Organizational and technological teething problems

Challenges currently exist in the procurement of electric vehicles, for example. Long ordering times and unreliable delivery times, an often limited variability in the introduction of new models onto the market, technological teething problems, the complexity of charging versus the simplicity of refueling, and the lack, naturally, of long-term experience is using these cars all represent stumbling blocks in this area according to Stefan Moeller, Managing Director of Nextmove in Leipzig, Germany's largest electric car rental company. Nextmove also releases regular tutorials on the use of electric cars. These are more user-friendly than reading operating manuals, says Moeller. He advises fleet operators to be aware of the risks, but equally to take advantage of the opportunities offered by electric fleets. These include

the currently available tax benefits and financial assistance. Companies should also not underestimate the image-boosting potential of using sustainable mobility.

Boosting company image with environmentally friendly technology

The desire to integrate environmentally friendly technologies into the company's day-to-day activities also played a role in scaffolder Gemeinhardt's decision to switch to an electric vehicle fleet. The company's showers, for example, have been supplied with hot water generated by a photovoltaic system since 1998. The company is currently planning an additional, larger air-conditioning system for its office building and a second charging station – an investment of around 100,000 euros.

However, this does not solve the problem of electricity supply to the planned electric vehicle fleet, as the existing 60 kV line meets the electricity requirements of the offices, warehouses and two 11 kW charging stations. These can charge the soon-to-be two electric cars and six existing e-bikes. Employees also take advantage of the e-bikes for private use. The specialist scaffolder is aiming to replace even more of its current fleet of nine trucks, six cars and five small transporters with new drive technology, for example for site managers in the region, for teams traveling to scaffolding assembly sites in minibuses, or for office employees traveling short distances to work, school or day-care centers. Dirk Eckart qualifies this by adding: "Replacing existing diesel trucks with electric trucks will certainly take time, as the prices are simply too high at the moment".

The scaffolder already received the offer for a second power supply line some time ago. This would cost the company, which employs just under 50 people, around 150,000 euros, but with only limited added value. Their television appearance has given the issue momentum. "The network operator has contacted us. We want to find a solution together that makes sense for both sides. We have finally managed to bring attention to this previously neglected issue of the mobility transition," emphasized the Managing Director.

Die Herausforderung heißt Leistungsbedarf

enviaM: Intelligente Steuerungstechnologien gegen eine Überlastung des Stromnetzes beim Laden

The challenge of increased power requirements

enviaM: Intelligent control technologies prevent overloading of the power grid while charging

Beim Thema Elektromobilität werden immer wieder Zweifel laut, ob das Stromnetz einer stetig steigenden Zahl an E-Autos gewachsen ist. „Autoland Sachsen“ hat dazu bei enviaM, dem größten regionalen Energiedienstleister in Ostdeutschland, nachgefragt.

Selbst, wenn künftig nur noch Elektroautos fahren sollten, würden lediglich 20 Prozent mehr Strom benötigt werden. Diese zusätzliche Menge kann das vorhandene Stromnetz technisch verkraften. Die Herausforderung für das Netz durch die Elektromobilität besteht vor allem im Leistungsbedarf, heißt es in der Antwort.

So sind nicht alle vorhandenen Niederspannungsnetze für die zusätzlich notwendige Leistung der E-Fahrzeuge ausreichend ausgelegt. Sie können beim ungesteuerten Laden überlastet werden. Um dies zu vermeiden, ist neben dem Ausbau der Niederspannungsnetze eine intelligente Steuerung der Ladevorgänge durch die Netzbetreiber erforderlich.

Die Strategie des enviaM-Netzbetreibers Mitnetz Strom ist es, im ersten Schritt eine Netzüberlastung beim Laden von E-Fahrzeugen durch intelligente Technologien zu vermeiden und erst, wenn diese Möglichkeiten ausgeschöpft sind, im zweiten Schritt einen Netzausbau vorzunehmen.

enviaM spricht sich für ein zeitlich flexibles Laden von Elektrofahrzeugen aus, um Lastspitzen zu vermeiden. Variable Netzentgelte und zeitvariable Tarife für Autostrom sollten geschaffen werden. Dazu sind gesetzliche und regulatorische Neuregelungen notwendig, die eine Steuerung von Elektrofahrzeugen und Ladesäulen durch die Netzbetreiber erlauben.

Eine mögliche Alternative zur Spitzenglättung sind intelligente Steuerungstechnologien wie der Phasenumschalter, den enviaM entwickelt und in einem Feldtest in Limbach-Oberfrohna im Landkreis Zwickau erfolgreich getestet hat. Mit dem Phasenumschalter können Ladevorgänge von Elektrofahrzeugen gleichmäßig auf alle Phasen des



Ladetechnik für E-Fahrzeuge gehört zum Leistungsportfolio von enviaM rund um die E-Mobilität.

Charging technology for e-vehicles is just one service of many in enviaM's e-mobility portfolio

Foto/Photo: enviaM

Stromnetzes verteilt werden. Auf diese Weise lässt sich eine Überlastung des Stromnetzes beim Laden von Elektrofahrzeugen vermeiden, ohne dass Ladevorgänge abgeschaltet werden müssen. Beim Feldtest in Limbach-Oberfrohna konnte dadurch die Anzahl zeitgleich ladender Elektrofahrzeuge verdreifacht werden.

In the conversation about electric mobility, doubts have been voiced as to whether the power grid is ready for a steadily rising number of electric cars. „Autoland Sachsen“ spoke to enviaM, the biggest regional energy service provider in eastern Germany, about just that.

Even if all cars became electric in the future, we would only need 20 percent more electricity than we use now. The existing power grid can technically absorb the additional demand. The challenge of electric mobility for the power grid lies in increased power requirements, enviaM answered.

Not all existing low-voltage grids are adequately equipped for the additional power required by electric vehicles. As a result, they could become overloaded by unmanaged charging. To prevent this, grid operators not only need to expand their low-voltage grids; they will also need to intelligently manage charging processes.

The strategy of enviaM grid operator, Mitnetz Strom, is first and foremost to prevent overloading of the grid through intelligent technologies, and only when this possibility has been thoroughly exhausted, to expand the power grid.

enviaM favors flexible charging of electric vehicles around the clock to prevent peak loads. The company wants to create variable network charges and time-variable tariffs for electric vehicle charging. In addition, it says new legal and regulatory provisions are needed to allow management of electric vehicles and charging stations by grid operators.

One possible alternative that would reduce peaks is intelligent control technology, such as the phase switch being developed by enviaM, which has already been successfully field-tested in Limbach-Oberfrohna, in the district of Zwickau. The phase switch would allow the charging processes of electric vehicles to be evenly distributed across all the phases of the power grid. This would prevent overloading of the grid while charging electric vehicles, without needing to shut down any charging processes. During the field test in Limbach-Oberfrohna, this enabled three times as many electric vehicles to charge at the same time.

→ Produktion, Produkt und Dienstleistung Energie verbindet!

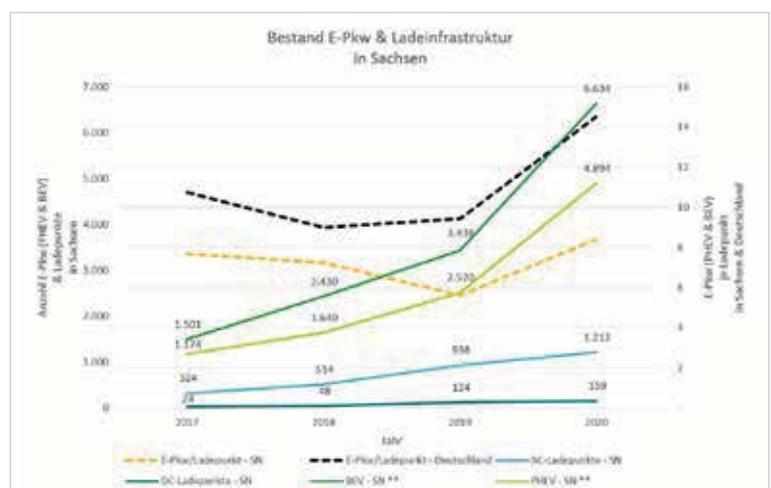


Die Effekte des Strukturwandels in der Automobil- und Zulieferindustrie sind auch in den benachbarten Branchen immer deutlicher spürbar. So haben die neuen Antriebsarten z. B. einen maßgeblichen Einfluss auf die genutzte Infrastruktur.

Es werden einerseits **Neuerungen im industriellen Umfeld** nötig. Dabei spielen u. a. erneuerbare Energien, kostensenkende Energieeffizienzmaßnahmen und Optimierungen mittels gewerblicher Unternehmenszusammenschlüsse eine entscheidende Rolle. Im Sinne einer funktionierenden Kreislaufwirtschaft wirkt die Dekarbonisierung von Produktions- und Lieferketten als ein wichtiger Treiber. Wie damit in Sachsen umgegangen wird, können Sie unter: www.saena.de/Branchenforum herausfinden. Sollten Sie darüber hinaus Interesse an innovativen Lösungsansätzen haben, dann beteiligen Sie sich gern an den branchenübergreifenden Energieeffizienz- und Klimaschutz-Netzwerken Sachsen unter: www.saena.de/een

Andererseits rücken weitere Infrastrukturthemen, wie die Energieverteilung und -bereitstellung, für jedes einzelne Unternehmen zunehmend in den Fokus. Insbesondere bei den Themen **Flottenelektrifizierung und Aufbau der eigenen Ladeinfrastruktur** sind die örtlichen Energieversorger mit beteiligt. Eine wichtige Erkenntnis ist z. B., dass die vom Unternehmen angefragten Anschlussleistungen für Ladeinfrastruktur meist zu hoch sind. Die einfache Aufsummierung der Batterieladeleistungen aller zukünftigen E-Flottenfahrzeuge würde dann in zu hohen Anschlusskosten resultieren. Hier gilt es, ein effektives Lastmanagement zu installieren, welches auf einer genauen Bedarfsermittlung zu örtlichen und technischen Parametern basiert. Daher ist empfehlenswert, sich vorab vom örtlichen Energieversorger beraten zu lassen. Wie bei der energieeffizienten Produktion sollte auch hier die Eigenstromversorgung, Sektorkopplung oder kooperative bzw. (teil-)öffentliche Bereitstellung von Ladeinfrastruktur mit bedacht werden. So kann z. B. die Firma WUTRA Fördertechnik GmbH aus Wurzen genannt werden, welche sich bereits in der konkreten Planungsphase mit benachbarten Firmen befindet. Neben den oben erwähnten Netzwerken können Sie sich auf unserer Internetseite www.effiziente-mobilitaet-sachsen.de zu geplanten Informationsveranstaltungen, Fördermöglichkeiten und Partner rund um die Mobilität informieren.

Was die **Verfügbarkeit von öffentlichen Ladepunkten** anbelangt, so laufen z. B. laut Aussage der SachsenEnergie AG in ihrem Gebiet lediglich 30 % aller Ladevorgänge über eine DC-Verbindung, welche jedoch etwa 60 % des Ladestromabsatzes ausmachen. Aktuell ist die Auslastung der öffentlichen Ladeinfrastruktur mit lediglich 0,5 Ladevorgängen je DC-Ladepunkt und Tag noch unter ihren Möglichkeiten. Diese kann um reichlich den Faktor 20 erhöht werden, bis die Ladeinfrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen kommt. Hier findet regional ein schnellerer Ausbau statt, als es durch schon vorhandene E-Fahrzeuge bedarf. In Gesamtsachsen ist seit 2020 hingegen das Verhältnis von E-Pkw (PHEV & BEV) je Ladepunkt wieder etwas angestiegen, befindet sich aber weiterhin unter dem deutschen Durchschnitt*.



Die Sächsische Energieagentur – SAENA GmbH bietet rund um den Transformationsprozess der Automobilindustrie unabhängige Erstberatungen, Veranstaltungen und Informationsmaterial zu energierelevanten Themen an. Dabei stehen die Qualifizierung von Projektideen und deren Weiterverfolgung, die Vernetzung von relevanten Zielgruppen und das Aufzeigen von Fördermöglichkeiten im Vordergrund.

Vereinbaren Sie einen kostenfreien Beratungstermin bei der SAENA oder bei Ihnen vor Ort. Zudem können Sie sich in unseren Newslettern über Projekte, Fördermöglichkeiten und Veranstaltungen informieren: www.saena.de

Das E-Hypercar von Rimac wird in Sachsen auf „Herz und Nieren“ geprüft.

The electric hypercar by Rimac is being put through its paces in Saxony.

Foto/Photo: Rimac Automobili



Rimac setzt auf sächsische Kompetenzen

Kroatischer Sportwagenhersteller nutzt Know-how von IAV und SLG beim Test seines E-Hypercars

Rimac relies on Saxon expertise

Croatian sports car manufacturer relies on the expertise of IAV and SLG to test its electric hypercar

Der kroatische Sportwagenhersteller Rimac Automobili setzt bei der Entwicklung seines elektrischen Supersportwagens C_Two auf sächsische Kompetenzen. Im IAV-Entwicklungszentrum Stollberg testet er neben anderen Bauteilen das Herzstück des neuen Fahrzeugs, den knapp 2000 PS starken E-Antrieb. Gemeinsam mit dem in Hartmannsdorf bei Chemnitz ansässigen Prüfdienstleister SLG Prüf- und Zertifizierungs GmbH ermittelt IAV auch die Reaktion der Komponenten auf extreme Temperaturen und ihre elektromagnetische Verträglichkeit.

Eine Spitzengeschwindigkeit von 412 km/h, ein Motordrehmoment von 2.300 Nm und eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in weniger als zwei Sekunden: Mit diesen Leistungsdaten soll der C_Two, das zweite Modell des E-Sportwagenherstellers Rimac, schon in diesem Jahr ausgeliefert werden. Für die Rimac-Techniker bedeutet die extreme Kraft des von ihnen entwickelten Antriebs ein Arbeiten im Grenzbereich – gerade, wenn es am Ende des Entwicklungsprozesses darum geht, den Sprung in die Serie der weltweit homo-

logierten Supersportwagen zu schaffen und zu garantieren, dass die Komponenten im Dauereinsatz zuverlässig und reibungslos funktionieren. In dieser finalen Phase leistet IAV wertvolle Unterstützung: Das Engineering-Unternehmen kooperiert mit Rimac bei Testungen der elektrischen Antriebsstränge des C_Two und berät Rimac bei der finalen Entwicklung der entsprechenden Komponenten.

Chris Porritt, Technikvorstand bei Rimac Automobili, betont die Bedeutung der Kooperation mit IAV: „Angesichts der Power des Fahrzeugs ist für uns entscheidend, dass alles reibungslos funktioniert. Daher freuen wir uns, mit Spezialisten wie IAV auf der Zielgeraden der Entwicklung bei Testungen und Feinabstimmungen zusammenzuarbeiten.“

Bei den Tests fokussiert sich IAV auf die 600 und 1.000 kW starken Antriebseinheiten an Vorder- und Hinterachse – entwickelt und gefertigt von Rimac. Sie bestehen je aus zwei E-Maschinen, zwei Getrieben und einem Inverter. Diese Komponenten stellt IAV auf den Prüfstand, um etwaige Unsicherheitsfaktoren und technische Fehler zu identifizieren, und sie gemeinsam mit Rimac zu

analysieren und zu beheben. IAV greift dabei auf Erfahrung bei Messungen im Grenzbereich aus namhaften Sportwagenprojekten zurück.

„Die hohe Leistung des Antriebs ist einmalig. Sie bedeutet nicht nur für die Komponenten einen Härte-test, sondern auch für unsere Prüfstände, die mit bis zu 1MW Leistung arbeiten müssen“, sagt Erik Schneider, Fachbereichsleiter E-Traktion & Hybridsysteme bei IAV. „Die Prüfstands-Infrastruktur in Stollberg erlaubt es uns, die Komponenten wiederholt unter Laborbedingungen mit verlässlichen und reproduzierbaren Prüfparametern zu testen.“

Darüber hinaus übernehmen IAV und SLG die Umwelttests an den Antriebssträngen sowie die EMV-Prüfungen des C_Two. „Mit unserer langjährigen Prüferfahrung von Elektrofahrzeugen und ihrer Komponenten freuen wir uns, dass sich IAV auch bei diesem Projekt für unsere Testlabore in Hartmannsdorf entschieden hat“, sagt der Geschäftsführer der SLG, Thomas Frank. „Als akkreditiertes Prüfinstitut und durch die örtliche Nähe zu IAV können wir schnell und effizient die für die Serienreife notwendigen Prüfungen durchführen.“

Croatian sports car manufacturer Rimac Automobili relies on Saxon expertise for the development of its C_Two electric hypercar. The company is testing the heart of its new vehicle, the almost 2,000 hp electric drive, along with other components in the IAV development center in Stollberg. In collaboration with testing services provider SLG Prüf- und Zertifizierungs GmbH, based in Hartmannsdorf near Chemnitz, IAV is also determining the components' response to extreme temperatures as well as their electromagnetic compatibility.

Top speed of 412 km/h, 2,300 Nm of torque, and the ability to accelerate from 0 to 100 km/h in less than two seconds: The C_Two, which is the second model from electric sports car manufacturer Rimac, is planned to hit the market this year with these impressive performance specifications. The Rimac engineers know that they are pushing themselves to the limit when it comes to the power of the drive they designed – especially when they reach the end of the development process and begin to focus on making the leap into the series of globally homologated hypercars

and ensuring that the components work reliably and smoothly over the long term. IAV is providing valuable support for this final phase. The engineering company is working together with Rimac on tests for the electric powertrains of the C_Two, and is advising Rimac on the final development of the relevant components.

Chris Porritt, Chief Technology Officer at Rimac Automobili, stresses the importance of the company's cooperation with IAV: "Because the vehicle is so powerful, it's crucial for us that everything runs smoothly. So we are very happy to be working with specialists like IAV on tests and fine tuning during the home stretch of the development process." In the tests, IAV is focusing on the 600 kW and 1,000 kW drive units on the front and rear axles – developed and produced by Rimac. Each unit is made up of two electric motors, two transmissions, and one inverter. IAV puts these components on the test bench in order to identify any uncertainty factors and technical faults and then analyze and rectify these issues in collaboration with Rimac. Here, IAV can call on its experience performing measurements in the limit range on well-known sports car projects.

"The high power of the drive is truly unique. Not only does this represent a tough test for the components in the car but also for our test benches, which have to work at a power of up to 1 MW," said Erik Schneider, Head of E-Traction & Hybrid Systems at IAV. "The test bench infrastructure in Stollberg allows us to carry out repeat testing of the components under laboratory conditions with reliable and reproducible testing parameters." IAV and SLG are also performing the environmental tests for the powertrains of the C_Two, as well as electromagnetic compatibility testing. "With our many years of experience testing electric vehicles and their components, we are very pleased that IAV chose our test laboratory in Hartmannsdorf for this project as well," said Thomas Frank, Managing Director of SLG. "As an accredited testing institute and thanks to our close proximity to IAV, we are able to carry out the tests necessary for series maturity quickly and efficiently."

Mehr unter/For further information:
www.autoland-sachsen.com

Anzeige/Advertisement

AKE
SYSTEMTECHNIK

Individuelle Automatisierungslösungen

für Ihre Produktionsprozesse

Erreichen Sie mehr Effizienz und höchste Qualität mit den zukunftsfähigen, zuverlässigen und durchdachten Automatisierungslösungen von AKE-Systemtechnik.

Roboter- und Sonderanlagen

Batteriefertigungs- und Prüfsysteme

Fördertechnik

Vorrichtungen und Werkstückträger

AKE-Systemtechnik GmbH · Gewerbestraße 20 · 08141 Reinsdorf/Zwickau

www.ake-systemtechnik.com

Den Lebenszyklus Batterie im Fokus

Großunternehmen und Startups sind in Sachsen mit vielen Aktivitäten zu Entwicklung, Fertigung und Prüfung bis hin zum „zweiten Leben“ der Energiespeicher unterwegs



So plant das Unternehmen Blackstone aus der Schweiz den neuen Standort in Döbeln. Hier sollen künftig Batteriezellen produziert werden.

The Swiss company, Blackstone, is planning a new site in Döbeln. Battery cells will be produced here in the future.

Foto/ Photo: Blackstone Resources AG

Neben der E-Fahrzeugproduktion engagieren sich Unternehmen in Sachsen für das „Herz“ von Elektroautos, die Batterie. Die Aktivitäten umfassen den gesamten Zyklus von Entwicklung, Fertigung und Prüfung bis hin zum „zweiten Leben“.

Zu den Akteuren in diesem Bereich gehört BMW. Der Automobilhersteller baut seine Fertigungskapazitäten für E-Antriebe in Deutschland weiter aus. Ab 2021 wird auch das Werk Leipzig Batteriemodule für die Hochvoltbatterien der elektrifizierten Fahrzeuge der Gruppe produzieren. Das Unternehmen investiert bis 2022 mehr als 100 Millionen Euro in den Standort, um auf den stetig steigenden Absatz elektrifizierter Fahrzeuge vorbereitet zu sein. Bereits in diesem Jahr soll ein Viertel der in Europa verkauften Fahrzeuge der BMW Group einen elektrischen Antrieb haben, 2025 ein Drittel und 2030 die Hälfte.

In die Batteriezellproduktion investiert die Blackstone Resources AG, eine Schweizer Holding, die sich auf die Batterietechnologie, u. a. Festkörperakkus, und den Batteriemetallmarkt konzentriert. Sie hat eine Standortentscheidung pro Sachsen getroffen. Das Tochterunternehmen Blackstone Technology GmbH nahm zum 1. November 2020 seine Tätigkeit in Döbeln auf. In einem modernen Industriebau ist die gebäude-technische Grundlage geschaffen, die bisher entwickelten 3D-Drucktechnologien in die Serienproduktion umzusetzen. Die Fläche reicht für eine Produktionskapazität von

0,5 GWh pro Jahr. Ab Sommer 2021 soll eine Vorserienproduktion starten. Aktuell sucht das Unternehmen Fachkräfte aus den Bereichen 3D-Druck, Batteriefertigung, Elektrochemie und Administration.

Das estnische Unternehmen Skeleton, Technologieführer für Hochleistungs-Ultrakondensatoren mit Produktion in Großröhrsdorf bei Dresden, investiert weiter in sein Wachstum. Das Unternehmen hat 41 Millionen Euro eingesammelt und damit 2020 eine der wichtigsten Finanzierungsrunden für den Cleantech-Sektor in der EU bestritten. Das Geld fließt in die Entwicklung neuer Technologien sowie den Aufbau neuer Produktlinien für den Automobil-, Industrie- und Windenergiesektor.

Laden in 15 Sekunden

In einem Projekt mit dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) arbeitet Skeleton an einer Graphenbatterie mit einer Ladezeit von nur 15 Sekunden. Diese besonders schnelle Ladezeit in Verbindung mit Hunderttausenden von Ladezyklen macht die Super-Batterie zu einer perfekten Lösung für die drei Hauptprobleme, die Elektrofahrzeuge betreffen: langsame Ladezeiten, Verschlechterung der Batterie und Reichweitenangst. Das Hauptunterscheidungsmerkmal zu anderen Lösungen ist das patentierte gebogene Graphen-Kohlenstoffmaterial von Skeleton, mit dem die hohe Leistung und lange Lebensdauer von Ultrakondensatoren in einer Graphenbatterie angewendet werden

kann. Ultrakondensatoren entwickeln sich zunehmend zur idealen Ergänzungstechnologie zu Lithium-Ionen-Batterien.

2017 hatte das Unternehmen aus Estland eine Ultrakondensatoren-Fertigung in Großröhrsdorf eröffnet. Diese Leistungsspeicher können schneller Energie aufnehmen und abgeben als herkömmliche Batterien.

Investmittel in siebenstelliger Höhe konnte 2020 auch Novum Engineering einsammeln. Das Dresdner Batteriemonitoring-Startup hat eine patentierte Technologie entwickelt, die Großspeichermonitoring jetzt auch offline möglich macht. Mit dem frischen Kapital soll das Produktportfolio im Bereich Großspeicher und Second-Life-Schnelltests für die Automobilindustrie erweitert werden.

Die Bestimmung von Lade- und Verschleißzustand bei Batterien ist aktuell in vielen Fällen noch eine Herausforderung. Novum schafft hier seit sechs Jahren mit künstlicher Intelligenz Abhilfe. Voraussetzung ist bisher ein permanenter Internetzugang sowie eine hohe Datengüte. Um auch die Anwendungen zu bedienen, bei denen diese Voraussetzungen nicht erfüllt werden können, bietet Novum künftig auch eine Offline-Lösung an, die Datenlücken selbständig kompensiert. Dazu verwendet das Start-up ein eigenes Mess- und Auswertungsverfahren, das neben der Großspeicheroptimierung auch dafür verwendet werden kann, Elektrofahrzeugbatterien innerhalb weniger Sekunden auf die Eignung für stationäre Batteriespeicher zu testen.

Das Recycling gebrauchter Fahrradakkus und die Wiederverwendung intakter Komponenten und Materialien ist Ziel von Liofit Kamenz. Optimierte Zerlegungsmethoden, verbesserte Testmethoden für die Batteriezellen und sichere umweltgerechte Entladeverfahren sind Entwicklungsschwerpunkte.

Mehr unter:

www.autoland-sachsen.com

The life cycle of batteries in focus

Large companies and start-ups in Saxony are busy working on development, production, and testing, right through to the “second life” of energy storage systems



Im BMW-Werk Leipzig werden ab diesem Jahr Module für Hochvolt-Batterien gefertigt. Das Foto zeigt Batteriezellen und Batteriemodule auf der zukünftigen Produktionsfläche für die Module.

Starting this year, the BMW plant in Leipzig will produce modules for high-voltage batteries. The photo shows battery cells and battery modules in the future production facility for the modules.

Foto/ Photo: BMW

In addition to manufacturing electric vehicles, companies in Saxony are working on the “heart” of electric cars, the battery. Activities encompass the entire life cycle from development, production, and testing to the “second life.”

One of the key players in this field is BMW. The automobile manufacturer is expanding its production capacities for electric drives in Germany. Starting in 2021, the Leipzig plant will produce battery modules for the high-voltage batteries of the Group’s electric vehicles. By 2022, the company will have invested more than 100 million euros in the site in preparation for the steadily growing sales of electric vehicles. This year, one quarter of vehicles sold by the BMW Group in Europe will have an electric drive; by 2025, it will be one third, and by 2030, half.

Also investing in battery cell production is Blackstone Resources AG, a Swiss holding company that focuses on the battery metal market and on battery technology, including solid-state batteries. The company has decided to establish a site in Saxony. Its subsidiary, Blackstone Technology GmbH, began operating in Döbeln on November 1, 2020. A modern industrial building provides the technical basis for implementing the

company’s previously developed 3D printing technology in serial production. The site is large enough to accommodate a production capacity of 0.5 GWh per year. Pre-series production will begin as of summer 2021. Currently, the company is looking for skilled workers in the fields of 3D printing, battery production, electrochemistry, and administration.

The Estonian company Skeleton, a technological leader in high-performance ultracapacitors with a production site in Großröhrsdorf near Dresden, is continuing to invest in growth. In 2020, the company raised 41 million euros in one of the most important funding rounds for the cleantech sector in the EU. The money will go towards the development of new technologies, as well as the design of new product lines for the automotive, industrial, and wind energy sectors.

Charging in 15 seconds

Skeleton is working on a graphene battery with a charging time of only 15 seconds in a joint project with the Karlsruhe Institute of Technology (KIT). This extremely fast charging time, combined with hundreds of thousands of charging cycles, makes the super battery the perfect solution to the three

main problems with electric vehicles: slow charging times, deterioration of the battery, and range anxiety. What distinguishes it from other solutions is Skeleton’s patented curved graphene material, which makes it possible to harness the high performance and long lifespan of ultracapacitors in a graphene battery. Ultracapacitors are increasingly developing into the ideal complementary technology for lithium-ion batteries.

In 2017, the Estonian company opened an ultracapacitor factory in Großröhrsdorf. These power storage devices can absorb and deliver energy faster than conventional batteries.

Another company to attract seven-figure investments in 2020 was Novum Engineering. The Dresden-based battery monitoring startup has developed a patented technology which makes large-scale energy storage monitoring possible offline. With the fresh capital, the company will expand its product portfolio in large-scale energy storage and second-life quick tests for the automotive industry.

In many cases, determining the charging capacity and wear of batteries is still a challenge. Novum has been working on artificial intelligence for this purpose for six years. Until now, this has required continuous Internet access and high data transfer. For applications where these prerequisites cannot be fulfilled, Novum will also offer an offline solution in the future, which will autonomously compensate for gaps in the data. For this, the start-up will use a measuring and evaluation process, developed in-house, which can be used to optimize large-scale energy storage solutions as well as to test whether electric vehicle batteries are suitable for use in stationary battery storage systems.

Liofit Kamenz wants to recycle used bicycle batteries and reuse intact components and materials. Development will focus on optimized disassembly methods, improved test methods for battery cells, and safe, environmentally friendly discharging processes.

For further information:
www.autoland-sachsen.com

Kein Entweder-Oder

Sachsens Industrie kann und braucht beides: Batterie- und Brennstoffzellenantrieb

Wasserstoff ist ein Grundbaustein auf dem Weg zu klimaneutraler Energieversorgung, Mobilität und Industrieproduktion, vor allem, wenn er „grün“ erzeugt wird. Sachsen hat bei Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien viel technisches Know-how zu bieten, wie Referenten und Diskussionsteilnehmer bei der Netzwerkkonferenz HZwo Connect am 15. Oktober 2020 in Chemnitz belegten. Sie verdeutlichen aber auch, dass der Freistaat einiges an Geschwindigkeit zulegen muss, um das selbsterklärte Ziel zu erfüllen, Vorreiter bei diesen Technologien zu werden.

Ein Haupthindernis ist der geringe Anteil erneuerbarer Energien bei der Stromversorgung in Sachsen. Nicht zuletzt deshalb entschieden sich Großinvestoren wie CATL für Thüringen und Tesla für Brandenburg. Gunda Röstel, Mitglied im nationalen Wasserstoffrat und Geschäftsführerin der Stadtentwässerung Dresden, forderte eine generelle „Renovierung im Haus Energiewende“ mit handhabbaren und zwischen den verschiedenen Ebenen Europa, Deutschland und Region harmonisierenden ordnungspolitischen Regeln.

Wer jetzt nicht reagiert, hat in zehn Jahren das Nachsehen

Dass Wasserstoff zukünftig im Mobilitätssektor eine große Rolle spielen wird, betonten Prof. Dr. Thomas von Unwerth, Direktor des Instituts für Automobilforschung an der TU Chemnitz, und Prof. Dr. Welf-Guntram Drossel, geschäftsführender Institutsleiter des Fraunhofer IWU. Beide Wissenschaftler stehen zugleich auch dem Innovationscluster HZwo e. V. vor. Der Verein hat HZwo Connect in Zusammenarbeit mit dem sächsischen Umweltministerium organisiert. Für Prof. von Unwerth steht fest: „Wer sich heute nicht mit Komponenten für Brennstoffzellenfahrzeuge befasst, der wird in zehn Jahren das Nachsehen haben.“ Chemnitz ist mit der engen Kooperation zwischen dem 42 Mitglieder zählenden Innovationscluster HZwo, der Technischen Universität und dem Fraunhofer IWU ein wichtiger Impulsgeber in Sachsen Forschung und Transfer für die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie, unter anderem mit einem europaweit führenden Brennstoffzellenlabor.

Elektroboom und Wasserstoff-Mekka

Eine zentrale Fragestellung der Netzwerkkonferenz lautete „Elektroboom oder Wasserstoff-Mekka: Wie schafft Sachsen die Antriebswende?“ Entscheidend sei, mit welcher Brille man auf den Antrieb schaue, so Prof. Dr. Ralf B. Wehrspohn, Vorstand der Fraunhofer-Gesellschaft. „In Sachen Effizienz ist sicher die Batterieelektrik vorn, in Sachen Wertschöpfung jedoch die Brennstoffzellentechnik. Sie bietet größeres Potenzial als die batterieelektrische Mobilität.“ Prof. Wehrspohn bezifferte das Teilespektrum für das Brennstoffzellenaggregat auf etwa 3000, davon 2000 für den Stack. Ein konventioneller Verbrennungsmotor besteht aus etwa 2500 Teilen, ein Elektromotor aus ca. 250 Elementen.

Die zum Teil per Livestream in das Carlowitz Congresscenter Chemnitz zugeschalteten Diskussionsteilnehmer waren sich einig, dass sowohl die batterie- als auch die wasserstoff-elektrische Mobilität für die Verkehrswende notwendig sind und gerade der letztgenannte Pfad für sächsische Zulieferer neue Märkte eröffne wie Schwerlastverkehr, ÖPNV, Flugverkehr und Schifffahrt. Auf diesen Feldern habe batterieelektrische Mobilität keine wirtschaftlich abbildbaren Chancen. In ca. zehn Jahren werden auch Wasserstoff-Pkw in Größenordnungen hergestellt. Prognosen sprechen hier von elf Millionen Fahrzeugen sowie von einer halben Million Lkw weltweit.

Notwendig sind intelligente Schnittstellen

Notwendig ist die Schaffung intelligenter Schnittstellen zwischen Strom, Wasserstoff und seinen Derivaten, ebenso braucht es Menge und Struktur für die Herstellung von grünem Wasserstoff. In Sachsen ansässige Unternehmen und Einrichtungen stehen dafür bereit. So ist mit Sunfire ein Spezialist zur effizienten Erzeugung von erneuerbarem Wasserstoff für die Industrie in Dresden ansässig. Mit dem Know-how bei der Elektrolyseur- und Brennstoffzellentechnik sowie rund 250 Mitarbeitern gehört es zu den größten Unternehmen auf diesem Gebiet im internationalen Maßstab. Linde Engineering Dresden und der Siemens-Wasserstoff-



Elektroboom oder Wasserstoff-Mekka? Die Gäste auf dem HZwo Connect-Podium waren sich einig, dass Sachsens Industrie beides kann und beides braucht. V. l. Dr. Carsten Czenkusch/Vitesco Technologies, Prof. Dr. Ralf B. Wehrspohn/Fraunhofer-Gesellschaft, Gunda Röstel/Nationaler Wasserstoffrat, Moderator Jürgen Pfeiffer, Andreas Nowak/CDU Sachsen, Dr. Jörg Starr/Clean Energy Partnership. Aus Brüssel bzw. Berlin zugeschaltet waren Jorgo Chatzimarkakis von Hydrogen Europe und Kurt-Christoph von Knobelsdorff von NOW.

Foto: Frank Reichel

Campus in Görlitz sind weitere Player vor Ort.

Auto-Strukturwandel und Kohleausstieg enger verzahnen

Generell wünschten sich die Anwesenden aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik eine noch engere Taktung, um Forschungsergebnisse schneller in Produkte und Leistungen umzusetzen, mit denen Sachsen nationale und internationale Marktpositionen besetzen kann. Dazu gehört, die beiden großen Umbrüche in Sachsen, den Ausstieg aus der Braunkohle und den Strukturwandel in der Automobilindustrie eng zu verzahnen. Mit dem HZwo-Netzwerk besitzt die Region eine wirkungsvolle Plattform, um Unternehmen in die neue Mobilitätswelt zu führen. Dieser Prozess müsse noch stärker unterstützt werden.

www.hzwo.eu

No more either-or

For Saxony's industrial sector, it can and must be both-and: battery electric drives and fuel cell drives



Electric boom or hydrogen mecca? The guests at the HZwo Connect platform agreed that Saxony's industry can and must have both. From left to right; Dr. Carsten Czenkus/Vitesco Technologies, Prof. Dr. Ralf B. Wehrspohn/Fraunhofer Society, Gunda Röstel/German Hydrogen Council, moderator Jürgen Pfeiffer, Andreas Nowak/CDU Sachsen, Dr. Jörg Starr/Clean Energy Partnership. Jorgo Chatzimarkakis from Hydrogen Europe and Kurt-Christoph von Knobelsdorff from NOW joined the discussion from Brussels and Berlin, respectively.

Photo: Frank Reichel

Hydrogen is a key building block on the way to climate-neutral energy supply, mobility, and industrial production – especially when it is generated using “green” methods. When it comes to hydrogen and fuel cell technologies, Saxony has a wealth of technical expertise to offer, as demonstrated by speakers and discussion participants at the HZwo Connect network conference on October 15, 2020, in Chemnitz. They made it clear, however, that the Free State of Saxony is going to have to pick up the pace if it wants to achieve its objective of becoming a pioneer in these technologies.

One major obstacle is the low share of renewable energies in Saxony's electricity supply. This was a big part of the reason why major investors like CATL and Tesla chose to invest in Thuringia and Brandenburg, respectively, instead of Saxony.

Gunda Röstel, Managing Director of Stadtentwässerung Dresden AG and member of the German Hydrogen Council, has called for a general “renovation of the energy revolution” with manageable regulatory measures that are harmonized across the European, national, and regional levels.

Whoever fails to act now will not be around in ten years

Prof. Dr. Thomas von Unwerth, Director of the Institute for Automobile Research at Chemnitz University of Technology, and Prof. Dr. Welf-Guntram Drossel, Executive Director of the Fraunhofer Institute for Machine Tools and Forming Technology (IWU), both emphasized that hydrogen will play an important role in the mobility sector in the future. The two scientists also head up the HZwo e.V. innovation cluster. The cluster organized HZwo Connect in cooperation with the Saxon State Ministry of the Environment and Agriculture. One thing is clear to Prof. von Unwerth: “Anyone who is not working on components for fuel cell vehicles now will not be around in ten years.” Thanks to the close cooperation between the 42 members of the HZwo innovation cluster, Chemnitz University of Technology, and the Fraunhofer IWU, Chemnitz has become an important driver of research and knowledge transfer for hydrogen and fuel cell technologies, and is home to one of Europe's leading fuel cell laboratories.

Electric boom and hydrogen mecca

A key question during the network conference was “Electric boom or hydrogen mecca: how will Saxony achieve the drive transformation?” Prof. Dr. Ralf B. Wehrspohn, Executive Vice President of the Fraunhofer Society, believes that perspective makes all the difference when looking at drives. “In terms of efficiency, battery electric technology is the clear winner, but when it comes to value creation, fuel cell technology is out in front. It offers more potential than battery electric mobility.” Prof. Wehrspohn estimated the number of parts for the fuel cell unit at about 3,000, with 2,000 of those being for the stack. A conventional combustion engine is made up of around 2,500 parts, and an electric motor is made up of around 250 elements.

The discussion participants, some of whom were connected to the Carlowitz Congress Center in Chemnitz via livestream, were all in agreement that both battery electric and hydrogen-powered mobility will be necessary for the transportation transformation, and that the latter will open up new markets – such as heavy haulage, public transportation, air traffic, and shipping – for Saxon suppliers. The same participants saw no economically realistic opportunities for battery electric mobility in these markets. Large-scale production of hydrogen-powered cars is only about ten years away. Current forecasts are for 11 million vehicles and half a million trucks globally.

Intelligent interfaces are needed

The production of green hydrogen requires intelligent interfaces between electricity, hydrogen, and its derivatives as well as sufficient volume and structure. Companies and institutions in Saxony are ready for the challenge. For example, Dresden is home to Sunfire, a specialist in the generation of renewable hydrogen for industrial use. With a wealth of expertise in electrolyzer and fuel cell technology and around 250 employees, it is one of the biggest companies in this field anywhere in the world. Linde Engineering Dresden and the Siemens Görlitz Innovation Campus are other local players.

Closer interlinking of the structural transformation in the automotive industry and the phase-out of coal

In general, the participants from the worlds of business, science, and politics would like to see closer cooperation so that research findings can be translated more quickly into products and services that Saxony can use to secure national and international market positions. This includes bringing about a closer interlinking of the two major upheavals in Saxony – the phase-out of lignite and the structural transformation in the automotive industry. With the HZwo network, the region has an effective platform to guide companies into the new world of mobility. Yet this process would need more support.

Mit der CFC in die erste Liga

Wissenschaftler des Fraunhofer IWU arbeiten an einer neuen Generation von Brennstoffzellen

“CFC” gains new meaning in Chemnitz

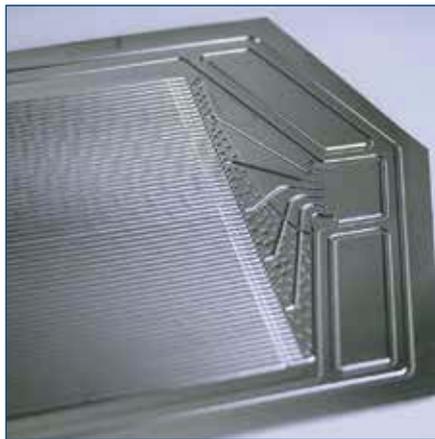
Researchers at the Fraunhofer IWU are working on a new generation of fuel cells

CFC – diese Abkürzung steht bald nicht mehr nur für einen traditionsreichen Fußballclub aus Chemnitz, sondern auch für eine neue Generation von Brennstoffzellen. „Chemnitz Fuel Cells“ verursachen, so das Ziel der Forscher am Fraunhofer-Institut für Werkzeugmaschinen und Umformtechnik IWU, deutlich weniger Produktionskosten als bei bisherigen Herstellungsverfahren und werden zukünftig in Großserie gefertigt.

Ein entscheidender Schritt auf dem Weg zur CFC sind neue Fertigungstechniken für Bipolarplatten. Sie bilden in Stacks das Herz einer jeden Brennstoffzelle.

Die Wissenschaftler können nunmehr erste Erfolge ihrer Arbeit vorweisen: Bipolarplatten werden nicht mehr nur geprägt oder tiefgezogen, sondern entstehen auch mittels Hydroforming oder Walzverfahren. Mit solchen Technologien soll mindestens eine Verdoppelung der Produktionsrate gegenüber klassischen Verfahren erreicht werden. Mit der Forschung zur Bipolarplatten-Produktion geht das Fraunhofer IWU dabei voran auf dem Weg zu Stacks der nächsten Generation. Zusammen mit dem Fraunhofer-Institut für Elektronische Nanosysteme ENAS, das seinen Sitz ebenfalls in Chemnitz hat, arbeiten die Forscher an der komplett großserienfähigen Brennstoffzelle: der „Chemnitz Fuel Cell“, kurz: CFC.

Einen besonderen Schub bekommt die Wasserstoff- und Brennstoffzellenforschung am Fraunhofer IWU durch eine Förderung in Höhe von zwei Millionen Euro durch das sächsische Wissenschaftsministerium und die Europäische Union. Diese Mittel fließen in einen Brennstoffzellen-Prüfstand, mit dem z.B. ermittelt werden kann, inwiefern ein bestimmtes Bipolarplatten-Design den Wirkungsgrad von Brennstoffzellen beeinflusst. Neben Stückzahlsteigerung und Wirkungsgradverbesserung soll zudem mittels integrierter Sensorik eine bessere Steuerung der Brennstoffzellen im Betrieb möglich werden.



Am Fraunhofer IWU hergestellte, technologieoptimierte Bipolarplatte aus Edelstahl für PEM-Brennstoffzellen.

Stainless steel, technology-optimized bipolar plates for PEM fuel cells, manufactured at Fraunhofer IWU.



Vorbereitung des Werkzeugs für den Einsatz bei der Bipolarplatten-Fertigung.

Preparing the tool for use in the production of bipolar plates.

Fotos/Photos: Fraunhofer IWU

To the residents of Chemnitz, CFC has always meant one thing – the Chemnitzer Fußballclub (Chemnitz Soccer Club). Soon, however, it will also stand for a new generation of fuel cells. The researchers at the Fraunhofer IWU are aiming to create a new generation of fuel cells, known as “Chemnitz Fuel Cells”, which will cost much less to produce than traditional fuel cells and will be mass-produced in the future.

New production technologies for bipolar plates are a crucial step on the way to CFCs. These components form the heart of every fuel cell in a stack.

And now, the researchers have been able to demonstrate some initial successes: Bipolar plates are no longer produced using stamping or deep-drawing processes; instead, they are produced using hydroforming or rolling production methods. The use of this technology is expected to double the production rate compared to the traditional methods.

With its research on the production of bipolar plates, the Fraunhofer IWU is advancing toward the next generation of fuel cell stacks. In cooperation with the Fraunhofer Research Institution for Electronic Nano Systems (ENAS), also based in Chemnitz, the researchers are working on a fuel cell that is completely compatible with large-scale production: the “Chemnitz Fuel Cell,” or CFC for short.

The research into hydrogen and fuel cell technology at the Fraunhofer IWU has been given a big boost with a grant of two million euros from the Saxon State Ministry for Science and the European Union. This money will be put toward a fuel cell test bench, which can be used, for example, to determine how a particular bipolar plate design impacts the efficiency of fuel cells. In addition to increased production quantities and improved efficiency, the new fuel cells will feature integrated sensor technology that enables better control of the cells in operation.

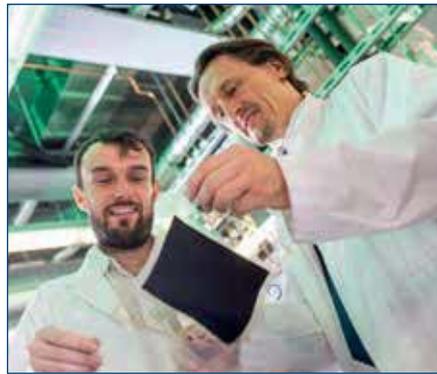
www.iwu.fraunhofer.de

Innovation geehrt

EU-Preis für Chemnitzer Forscher

Innovation recognized

EU award for Chemnitz researchers



Prof. Dr. Thomas von Unwerth (r.) und Laborleiter Vladimir Buday im Brennstoffzellenlabor der TU Chemnitz. Für die Entwicklung einer neuen additiven Komponentenfertigung hat das Team der Professur einen EU-Preis erhalten.

Prof. Dr. Thomas von Unwerth (right) and Laboratory Manager Vladimir Buday in the fuel cell laboratory at Chemnitz University of Technology. The department's team won an EU award for developing a new additive manufacturing process for component production.

Foto/Photo: Ronald Bartel

Die Professur Alternative Fahrzeugantriebe der TU Chemnitz unter Leitung von Prof. Dr. Thomas von Unwerth hat den „Best Innovation 2020 Award“ des „Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking“ der Europäischen Union erhalten. Die Chemnitzer Brennstoffzellen-Experten bekamen den Preis für die Entwicklung einer neuartigen additiven Produktion für die Kernkomponenten einer Brennstoffzelle – die sogenannte Catalyst Coated Membrane (CCM). Die großserienfähige Entwicklung ist für zehn Gigawatt pro Jahr und pro Anlage tauglich. Die durchgeführten Tests zeigen

gleiche Leistungen und Langlebigkeit wie herkömmlich hergestellte CCMs. Mit der prämierten Produktionstechnologie können nicht nur CCMs für die Brennstoffzelle, sondern auch mit Anpassung für Elektrolyseure gefertigt werden.

Under the leadership of Prof. Dr. Thomas von Unwerth, the Department of Advanced Powertrains at Chemnitz University of Technology won the “Best Innovation 2020 Award” from the European Union’s “Fuel Cells and Hydrogen

Joint Undertaking.” The Chemnitz-based fuel cell experts received the award for developing a novel additive manufacturing process for the core components of a fuel cell – the catalyst coated membranes (CCM). The development is suitable for mass production at ten gigawatts per year, per plant. Testing has shown performance and durability equal to those of CCMs produced using conventional methods. The award-winning production technology can be used to manufacture CCMs not only for fuel cells but also, with appropriate adjustments, for electrolyzers.

Anzeige/advertisement

Worldwide Automotive Competence

SCHNELLECKE LOGISTICS



Transport Logistics



Supply Logistics



Packaging Logistics



www.schnellecke.com



Sequences



Module Assemblies



Welding Assemblies

Greifbare Visionen im Erzgebirge

Unternehmen nutzen Chancen der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien

Achievable visions in the Erzgebirge region

Companies are making the most of the opportunities presented by hydrogen and fuel cell technologies

Unternehmen aus dem Erzgebirge ergreifen die Chancen, die sich für die Entwicklung neuer Produkte und Geschäftsmodelle auf der Basis von Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien bieten. Der Innovationscluster HZwo, das Netzwerk SmartERZ und die Wirtschaftsförderung Erzgebirge sind dafür wichtige Partner.

Wäta-Geschäftsführer Torsten Enders hat eine Vision: 2030 wird das Erzgebirge eine der international bedeutendsten Regionen für die Herstellung von Brennstoffzellenstacks, dem Herzstück von Brennstoffzellensystemen, sein. Bereits heute produziert das Olbernhauer Unternehmen Bipolarplatten als Grundelemente der Stacks. Die Entwicklung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit weiteren Firmen der Region sowie Forschungseinrichtungen wie der TU Chemnitz. Sie alle arbeiten gemeinsam im Innovationscluster HZwo daran, in Sachsen komplette Wertschöpfungsketten für Brennstoffzellenkomponenten und -systeme aufzubauen.

Von den Chancen möchte auch Frank Schmutzler profitieren. Der Chef der Albert Schmutzler GbR gehört mit seiner Werkzeugbaufirma ebenfalls zum HZwo e.V. und ist Teil der starken Erzgebirgs-Fraktion im Verein, denn fast 30 Prozent der Mitglieder kommen aus der Region. Der Hersteller von Folgeverbundwerkzeugen für die Karosseriefertigung sieht Möglichkeiten, diese komplexe Werkzeugtechnik auch für Brennstoffzellenfahrzeuge zu applizieren und richtet sein Geschäft neben anderen Leistungen langfristig auch darauf aus.

Auch im Netzwerk SmartERZ dreht sich das erste Umsetzungsprojekt um Wasserstoff. Vier Partner arbeiten an einem intelligenten und damit sicheren Tankträgersystem für Wasserstoff-Antriebe. Der Formen- und Werkzeugbau Gebrüder Ficker Marienberg legt den Grundstein für die kosteneffiziente Fertigung des intelligenten Faserkunststoffverbund-Bauteils. Das Cetex Institut Chemnitz unterstützt das Unternehmen im Forschungsdesign. Mit den weiteren Partnern

TISORA Sondermaschinen und LSE Lightweight Structures Engineering soll die sensible Sensorik zur Messung aller Parameter in den Leichtbauwerkstoff für das Trägersystem baulich integriert werden.

Die Wirtschaftsförderung Erzgebirge, die als Bündniskoordinator auch Ideengeber für das Netzwerk SmartERZ ist, verfolgt das Ziel, aus SmartERZ heraus mehr Innovationspotenzial und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Forschung und Entwicklung für den regionalen Mittelstand zu generieren und übernimmt hier die Rolle des Türöffners.

Companies in the Erzgebirge region are making the most of the opportunity to develop new products and business models based on hydrogen and fuel cell technologies. The HZwo innovation cluster, the SmartERZ network, and the Erzgebirge Economic Development Corporation are important partners in this field.

Torsten Enders, Managing Director of Wäta, has a vision: He believes that in 2030, the Erzgebirge will be the most important region in the world for the production of fuel cell stacks, which are the heart of fuel cell systems. The Olbernhau-based



Der Herstellung intelligenter Wasserstoff-Tanks widmen sich die Partner im SmartERZ-Projekt SmartHydro.

The partners in the SmartERZ "SmartHydro" project are dedicated to the production of intelligent hydrogen tanks.

Foto/Photo: H2 Mobility/Felix Krumbholz

company is already producing bipolar plates – key components of the stacks. The development occurred in close collaboration with other companies from the region as well as research institutions such as the Chemnitz University of Technology. They all work together in the HZwo innovation cluster to develop complete value creation chains for fuel cell components and fuel cell systems in Saxony.

Frank Schmutzler also wants to make the most of these opportunities. As head of the toolmaking company Albert Schmutzler GbR, he is also a member of HZwo e.V. and is part of the strong Erzgebirge contingent, which makes up around 30 percent of the cluster. The manufacturer of progressive dies used for car body production sees opportunities to use this complex tool technology for fuel cell vehicles and is realigning his business to focus on this as well as other services.

The first implementation project revolving around hydrogen is also underway in the SmartERZ network. Four partners are working together to develop an intelligent, safe tank support system for hydrogen drives. The Marienberg-based company Formen- und Werkzeugbau Gebrüder Ficker GmbH is laying the groundwork for cost-efficient production of intelligent fiber-reinforced plastic components. The Chemnitz-based Cetex Institut gGmbH is helping the company design the research. The sensitive sensor technology for measuring all parameters will be integrated into the lightweight materials for the support system in cooperation with partners TISORA Sondermaschinen and LSE Lightweight Structures Engineering.

The aim of the Erzgebirge Economic Development Corporation, which acts as both alliance coordinator and source of ideas for the SmartERZ network, is to generate more innovation potential and collaborative research and development from within SmartERZ for small and medium-sized enterprises in the region, and in doing so, to open up new opportunities.

www.innoverz.de

www.smarterz.de

Auf dem Innovationscampus Görlitz forschen Siemens und das Fraunhofer IWU mit weiteren Partnern an der Kopplung der Sektoren Energie und Verkehr. Besonders wichtig im Bereich Wasserstoff ist dabei das „Hydrogen Lab Görlitz“.

At the Görlitz Innovation Campus, Siemens and the Fraunhofer IWU work together with other partners to research the coupling of the energy and transport sectors. The "Hydrogen Lab Görlitz" is a particularly important site when it comes to hydrogen research

Foto/Photo: Siemens



„DurchH2atmen“ in der Lausitz

Netzwerk setzt auf Wasserstoff statt Kohle

“DurchH2atmen“ in Lusatia

Network banks on hydrogen instead of coal

Wasserstoff wird als eine Zukunftstechnologie ein wichtiger Treiber im Lausitzer Strukturwandel sein. Davon sind die rund 100 Partner des brandenburgisch-sächsischen Wasserstoffnetzwerks Lausitz „DurchH2atmen“ überzeugt.

Ein Motor in diesem Prozess ist der Innovationscampus Görlitz. Die Kopplung der Sektoren Energie und Verkehr wird dort in einer Kooperation von Siemens, vielen weiteren Unternehmen, der TU Dresden, der Hochschule Zittau/Görlitz und dem Fraunhofer IWU erforscht. Von außerordentlicher Bedeutung wird hierbei das Gebiet der Wasserstofftechnologien sein: Dazu entsteht das „Hydrogen Lab Görlitz - HLG“. Dort sollen umfangreiche Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten entlang der kompletten Wasserstoffwertschöpfungskette durchgeführt werden – von der Energiegewinnung, über die Speicherung bis hin zur Verwendung für Endprodukte. Ziel ist die Entwicklung eines sächsischen Nukleus im Bereich grüner Wasserstofftechnologien.

As a future technology, hydrogen will play an important role in advancing the structural transformation in Lusatia. The roughly 100 partners of the Brandenburg-Saxon “DurchH2atmen” hydrogen network of Lusatia are absolutely convinced of this.

The Görlitz Innovation Campus is a driving force behind this process. It provides a setting for Siemens along with many other companies, the Dresden University of Technology, the Zittau/Görlitz University of Applied Sciences, and the Fraunhofer IWU to research the coupling of the energy and transport sectors. The field of hydrogen technologies will play an extremely important role in this process, and that is why “Hydrogen Lab Görlitz – HLG” was created. The laboratory will be used to carry out research and development work covering the entire hydrogen value creation chain – from energy generation, to storage, through to end product applications. The aim is to develop a Saxon nucleus in the field of green hydrogen technology. www.durchatmen.org

H2-Tanken

Dritte sächsische Station in Meerane eröffnet

Refueling with H₂

H₂ station opens in Meerane – third station in Saxony

Nach Dresden und Leipzig hat in Meerane eine dritte H₂-Tankstelle in Sachsen eröffnet. Sie liegt verkehrsgünstig an der A4 sowie an der B93 und verbindet damit Dresden und Erfurt sowie Leipzig und den Nürnberger Raum. Die FES GmbH Fahrzeug-Entwicklung Sachsen hat wesentlich dazu beigetragen, diese Anlage im sächsischen Landkreis Zwickau zu errichten. Dem Zwickauer Fahrzeugentwickler ist es durch die neue Tankstelle möglich, Brennstoffzellenfahrzeuge sowohl zur Entwicklung und Erprobung wie auch bei regulären Dienstreisen zu betanken. FES möchte damit die Position als führender Entwicklungsdienstleister bei der Systemintegration von Brennstoffzellen-Antrieben in Fahrzeugen weiter stärken. Die Station von H2 MOBILITY Deutschland und deren Gesellschafter Shell und Linde ist Teil des Projektes Hydrogen Mobility Europe.

With hydrogen filling stations already in Dresden and Leipzig, a third has now been opened in Meerane. It is conveniently located on the A4 and B93 highways and thus links Dresden and Erfurt, as well as Leipzig and the Nuremberg region. FES GmbH Fahrzeug-Entwicklung Sachsen played a central role in constructing this facility in the Saxon district of Zwickau. Thanks to the new filling station, the Zwickau-based vehicle developer is now able to refuel fuel cell vehicles both during the development and testing phases, and during everyday operation. In this way, FES is working to strengthen its position as a leading service provider for the system integration of fuel cell drives in vehicles. The station, which was opened by H2 MOBILITY Deutschland and its partners Shell and Linde, is part of the Hydrogen Mobility Europe project.

Spezialist für automatisierte Prozesse

Die Kompetenzen der AKE-Systemtechnik sind rund um die Welt und jetzt vor allem vor der Haustür gefragt – Unternehmen rüstet für und mit Meleghy Automotive das neue Werk in Reinsdorf aus

Die AKE-Systemtechnik GmbH aus Reinsdorf bei Zwickau hat in den vergangenen zwei Jahrzehnten Produktionsprozesse rund um die Welt automatisiert, vor allem in Automobil- und Zulieferfabriken. In jüngster Zeit waren die Kompetenzen der ca. 80 Mitarbeiter für Roboter- und Sonderanlagen jedoch vor allem direkt vor der Haustür gefragt. Das hat viel mit dem Hochlauf der Elektrofahrzeug-Fertigung in Sachsen zu tun.

Nur einen „Katzensprung“ entfernt befindet sich aktuell das bisher anspruchsvollste AKE-Projekt im Produktionshochlauf. Im neuen Werk von Meleghy Automotive in Reinsdorf fügen insgesamt etwa 80 Roboter in vier Anlagen Bauteile zu Längsträgern für den ID.4, den ersten vollelektrischen Kompakt-SUV von VW. Eine ähnliche Anlagentechnik hat AKE bereits Mitte 2019 im Meleghy Automotive Werk Gera in Betrieb genommen. Dort startete die Produktion mit Längsträgern für den ID.3. In den zurückliegenden Monaten wurden diese Komponenten auch im Mix mit dem ID.4 auf flexiblen AKE-Anlagen gefertigt. Vier Längsträger pro Fahrzeug bilden das „Gerüst“ der Bodengruppe, in der das wichtigste Element des E-Autos, die Batterie, verankert ist. Jeder Träger besteht aus ca. 20 Einzelteilen, die von Robotern mit rund 200 Schweiß- und Klebepunkten zu einer Baugruppe gefügt werden.

Partnerschaftliches Trio

Die Zusammenarbeit zwischen den beiden mittelständischen, familiengeführten Unternehmen Meleghy Automotive und AKE gibt es schon fast ein Jahrzehnt. Die herausfordernden Projekte für den Modularelektrobaukasten (MEB) des VW-Konzerns haben sie auf eine neue Stufe gehoben, betonen Dr. Thomas Werle, Geschäftsführender Gesellschafter der Unternehmensgruppe Meleghy International, und Uwe Schneider, Geschäftsführender Gesellschafter von AKE: „Wir sind gemeinsam daran gewachsen, haben eine gute Partnerschaft aufgebaut. Das gilt genauso für das bauausführende Unternehmen Goldbeck. Als Trio konnten wir flexibel agieren und trotz man-

cher Widrigkeiten die anspruchsvollen Vorgaben erfüllen.“

Für Meleghy Automotive war es wichtig, die Investitionen in Thüringen und Sachsen mit Unternehmen aus der Region umzusetzen. „Ein solches Vorgehen sichert Arbeitsplätze vor Ort und schafft auch neue“, so Dr. Werle. Im neuen Werk in Reinsdorf sollen bei voller Kapazität etwa 400 Personen arbeiten, ca. 150 sind bereits tätig. Ein Teil der Mitarbeiter wird vom Werk in Bernsbach nach Reinsdorf kommen. Darüber hinaus werden neue Kollegen gesucht, u.a. Fachleute für Robotik oder in der Logistik.

Der Vorteil vom Know-how im eigenen Haus

Auch bei AKE sind qualifizierte und motivierte Mitarbeiter für Automatisierungstechnik und Robotik willkommen. Das Unternehmen realisiert von der Planung und Konstruktion über die Montage und Programmierung bis zur Inbetriebnahme sowohl Großanlagen als auch Einzelprojekte wie Vorrichtungen, Fördersysteme oder flexible Roboterfertigungszellen. Neben Technik für die Automobilfertigung wie Karosseriebauanlagen werden Ausrüstungen für Batteriehersteller, Maschinenbauer oder die Textilindustrie projektiert und umgesetzt. „Wir sind bereits in der Angebotsphase des Kunden mit dabei und planen nach Zeichnung oder Bauteil die Fertigungsprozesse und das Anlagenkonzept dafür. Wir sehen es als großen Vorteil an, das Know-how für mechanische und Elektrokonstruktion, für Software und Programmierung komplett im eigenen Haus zu haben. Ferner profitieren wir von einem regionalen Netzwerk, um uns kapazitiv zu verstärken“, betont Uwe Schneider.

Das Automotive-Geschäft dominiert

Der Geschäftsführende Gesellschafter von AKE hat sich nach seinem Maschinenbaustudium 2001 mit einem Ingenieurbüro selbstständig gemacht und für namhafte Automobilhersteller sowie Systemlieferanten gearbeitet. 2005 übernahm er das Metallbauunternehmen seines Vaters, führte beide Firmen zusammen und erweiterte das



Uwe Schneider (l.), Geschäftsführender Gesellschafter der AKE-Systemtechnik GmbH, und Dr. Thomas Werle, Geschäftsführender Gesellschafter der Unternehmensgruppe Meleghy International, mit einem Längsträger für den ID.4. Die Produktion dieser Komponenten für das VW-Elektro-SUV startet ab Februar 2021 im neuen Werk von Meleghy Automotive in Reinsdorf bei Zwickau.

Foto: Frank Reichel

Aufgabenspektrum um Automatisierungstechnik und Robotik. In zahlreichen Werken von Automobilherstellern und Zulieferern in Mitteldeutschland, aber auch in den USA, in Mexiko, in China oder in Russland hat das AKE-Team beigetragen, Wertschöpfungsprozesse effizienter, sicherer und nachhaltiger zu gestalten. Etwa 85 Prozent des Geschäfts spielt sich im Automotive-Bereich ab. „Für uns lief 2020 vieles besser als gedacht. Wir konnten während des Frühjahrs-Lockdowns dank lokaler Projekte durcharbeiten. Auch die Zulieferungen funktionierten in unserem Bereich. Das verdanken wir einem eingespielten Netzwerk, denn wir können viele Leistungen in der Region einkaufen“, sagt Uwe Schneider.

Auch wenn momentan die Großprojekte weitestgehend abgearbeitet sind, ist er für 2021 dennoch optimistisch. Etwa die Hälfte des normalen Jahresumsatzes stand Ende 2020 bereits in den Büchern.

www.ake-systemtechnik.com
www.meleghyautomotive.de

Specialist in automated processes

The expertise of AKE-Systemtechnik is in demand all over the world, with local demand now taking over – the company is working for and with Meleghy Automotive to equip the new plant in Reinsdorf



Uwe Schneider (left), Managing Partner of AKE-Systemtechnik GmbH, and Dr. Thomas Werle, Managing Partner of the Meleghy International Group, with a main chassis beam for the ID.4. Production of these components for the VW electric SUV began in February 2021 at the new Meleghy Automotive plant in Reinsdorf near Zwickau.

Photo: Frank Reichel

AKE-Systemtechnik GmbH from Reinsdorf near Zwickau has been automating production processes all over the world throughout its 20-year history, primarily in automotive and supplier factories. Recently, however, the expertise of the company's 80 or so employees in the area of robotic and special-purpose equipment has been especially in demand from local customers. This has a lot to do with the ramping up of electric vehicle production in Saxony.

The most ambitious AKE project to date is currently in the production ramp-up phase just a stone's throw from the company headquarters. At the new Meleghy Automotive plant in Reinsdorf, around 80 robots across four systems are joining components to main chassis beams for the ID.4, the first fully electric compact SUV from VW. In mid-2019, AKE put a similar plant engineering solution into operation at the Meleghy Automotive plant in Gera, where production started with the main chassis beams

for the ID.3. Over the past few months, these components have also been produced on flexible AKE systems together with the ID.4. In each vehicle, four main chassis beams make up the "frame" of the floor subassembly, where the most important element of the electric vehicle, the battery, is anchored. Each beam consists of approximately 20 individual parts, which are joined by robots to create a subassembly with around 200 welding and adhesion points.

Collaborative trio

The two medium-sized family-run companies Meleghy Automotive and AKE have been working in collaboration for almost a decade. The challenging projects executed for the VW Group's Modular Electrification Toolkit (MEB) have reached a whole new level according to Dr. Thomas Werle, Managing Partner of the Meleghy International Group, and Uwe Schneider, Managing Partner of AKE: "We've grown together and built a successful partnership. The same goes for the building contractor Goldbeck. As a trio, we have been able to act with flexibility and meet the demanding specifications against all odds."

For Meleghy Automotive, it was important to invest in Thuringia and Saxony by using companies from the region. "Acting in this way protects local jobs while also creating new ones," asserted Dr. Werle. At full capacity, the new plant in Reinsdorf is expected to employ around 400 people; about 150 have already been hired. Some of the employees will come to Reinsdorf from the Bernsbach plant. There will also be a need for new personnel such as robotics specialists and logistics workers.

The benefit of in-house expertise

AKE is also looking to welcome qualified and motivated employees in the areas of automation technology and robotics. The company handles all aspects – from planning and design, to assembly and programming, through to system start-up – whether for large-scale plants or one-off projects, such as fixtures, conveyance systems, or flexible robotic production cells. In addition

to technology for automotive production such as car body production systems, the company also plans and implements equipment for battery manufacturers, mechanical engineering companies, or the textile industry. "We are involved right from the customer's tendering phase, and use drawings or the component to plan the corresponding production processes and system concept. We consider it a huge advantage to have fully in-house expertise in mechanical and electrical design and in software and programming. We also benefit from a regional network that acts as reinforcement in terms of capacity," stressed Uwe Schneider.

Automotive business dominates

The Managing Partner of AKE completed a mechanical engineering degree in 2001 and then went freelance, setting up his own engineering firm and working for a range of renowned automobile manufacturers and system suppliers. In 2005, he took over his father's metal construction company, merged the two companies, and expanded the range of services to include automation technology and robotics. The AKE team has helped create safer, more efficient, and more sustainable value creation processes in numerous automobile manufacturer and supplier facilities in central Germany, as well as in the USA, Mexico, China, and Russia. The automotive sector accounts for around 85% of the business. "For us, 2020 was much better than expected. Working on local projects meant that we were able to continue working during the spring lockdown, and deliveries also continued to go ahead in our area. We have a well-functioning network to thank for that, as it allows us to procure a lot of services from within the region," said Uwe Schneider.

Even though the large-scale projects are now mostly all completed, there is still optimism for 2021. Around half of the normal annual turnover was already on the books by the end of 2020.

www.ake-systemtechnik.com
www.meleghyautomotive.de

Der Firmenname digades steht für „Digitales und Analoges Schaltungsdesign“. Seit der Gründung vor 30 Jahren hat das Unternehmen deutlich in sein Wachstum investiert. Nach Eröffnung eines modernen Fertigungszentrums 2014 entstand 2018 das neue Entwicklungszentrum am Firmensitz in Zittau.

The company name "digades" stands for "digital and analog electronics design." The company has invested heavily in its growth since its founding 30 years ago. Following the opening of a modern production center in 2014, the new development center was opened at the company headquarters in Zittau in 2018.



Cleverer Lösungen für komfortables und sicheres Fahren

digades: In 30 Jahren zum Partner der Fahrzeugindustrie für intelligente Elektroniksysteme gewachsen

Mit ihrem Expertenwissen in der Hochfrequenztechnik gründeten Lutz Berger und weitere Spezialisten 1991 die digades GmbH. Aus dem Ingenieurbüro ist in 30 Jahren ein erfolgreiches global agierendes Entwicklungs- und Produktionsunternehmen für intelligente Elektroniklösungen gewachsen. Die Systeme kommen vor allem in Pkw, Motorrädern und Nutzfahrzeugen zum Einsatz, außerdem in der Bahn- und Landtechnik.

Der Einstieg in die Mobilitätswelt begann Ende der 1990er Jahre mit einem First-Tier-Zulieferer, der damals unzufrieden mit der Fernsteuerung für seine Standheizungen war. Der Kontakt bildete die Initialzündung für die Entwicklung von

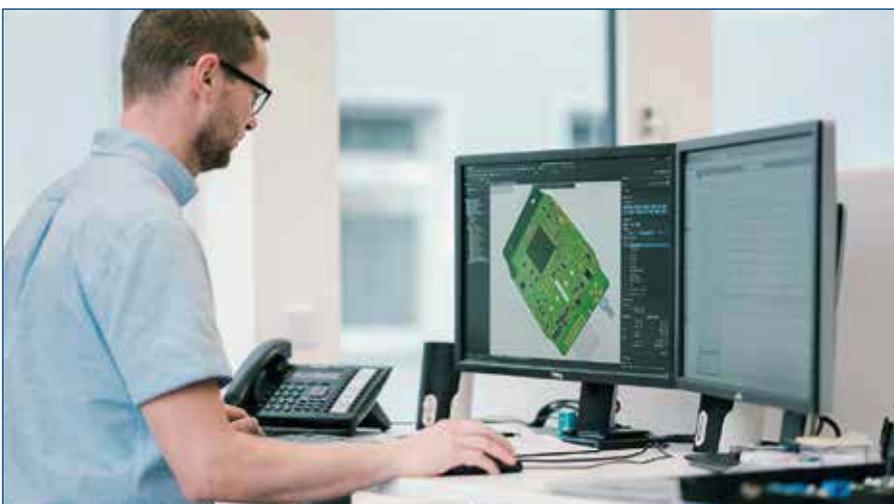
digades zum Marktführer bei Funkfernbedienungen im Bereich Fahrzeugklimatisierung. Nahezu alle europäischen Hersteller und ebenso amerikanische Marken nutzen Systeme von digades im Erstausrüster- und Zubehörgeschäft. Geschäftsführer Dr.-Ing. Sascha Berger sieht auch beim E-Auto Bedarf für eine Vorklimatisierung, denn damit werde der Akku auf die richtige Fahrtemperatur gebracht. Das wiederum komme der Reichweite zugute.

Sicherheit für Motorradfahrer

Neben Hochleistungs-Funkfernbediensystemen sind Komfort- und Sicherheitselektronik sowie Bedienelemente mit Sonderfunktionen weitere Geschäftsfelder von digades.

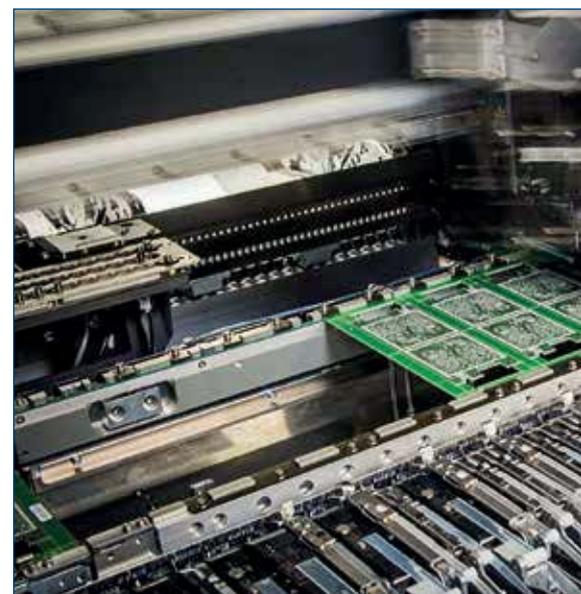
Zu letzteren gehören elektronische Steuergeräte zum Beispiel für Differenzialsperren sowie Fernbedienungen für Infotainment- und Sitzsteuerung. Zahlreiche Innovationen hat das Zittauer Unternehmen für sicheres und komfortables Motorradfahren auf den Markt gebracht. Das digades-Notrufsystem erkennt Unfälle automatisch und alarmiert direkt die nächstgelegene Rettungsleitstelle. Es warnt außerdem bei Diebstählen. Auch an Head-up-Displays für Biker wird gearbeitet.

Die rund 170 Mitarbeiter, davon 50 in der Entwicklung, sind am Hauptsitz in Zittau sowie an Standorten in Dresden und Nordhausen tätig. Jährlich werden rund 1,2 Millionen komplexe Elektronikbaugruppen produziert. www.digades.de



Von der Konzeption über die Entwicklung bis hin zur Serienfertigung sind alle Schritte im Unternehmen konzentriert.

From design and development through to series production, all process steps are concentrated in-house.





Lutz Berger (r.) hat digades 1991 mit Partnern gegründet und zu einem inhabergeführten Familienunternehmen mit mehreren deutschen Standorten gestaltet. 2018 ist Sohn Dr.-Ing. Sascha Berger mit in die Geschäftsführung eingestiegen.

Lutz Berger (right) founded digades with partners in 1991 and has developed it into an owner-managed family business with multiple sites in Germany. In 2018, his son Dr.-Ing. Sascha Berger joined the management.

Fotos/Photos: digades

Clever solutions for safe and convenient driving

digades: partner to the automotive industry for intelligent electronic systems thanks to 30 years' collaboration

In 1991, Lutz Berger and other specialists put their expertise in high-frequency technology into practice by founding digades GmbH. Over the past 30 years, the engineering firm has grown into a successful, global development and production company for intelligent electronics solutions. The systems are used predominantly in cars, motorcycles, and commercial vehicles as well as in railway and agricultural technology.

The company took its first steps into the world of mobility at the end of the 1990s, with a first-tier supplier who was dissatisfied with the remote control for their block heaters. This initial contact provided the impetus for digades to become

the market leader in radio remote controls for vehicle air conditioning. Almost all European manufacturers, and American brands too, use digades systems in their original equipment manufacturing and accessories. Managing Director Dr.-Ing. Sascha Berger also sees demand for preconditioning in electric vehicles, since it brings the battery to the right driving temperature. This in turn boosts the range.

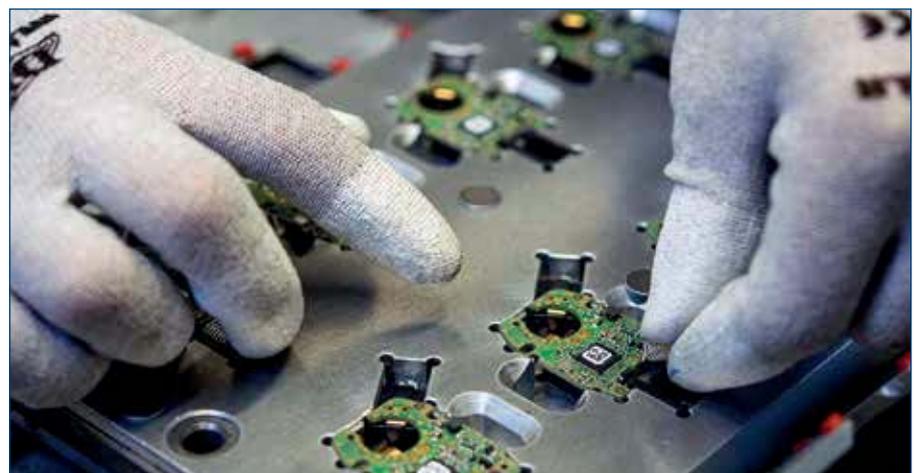
Safety for motorcyclists

Aside from high-performance radio remote control systems, digades' other business segments are convenience and safety electronics as well as control elements with special functions. The latter include electronic

control devices for items such as differential locks as well as remote controls for infotainment and seat control. The Zittau-based company specializing in safe, convenient motorcycling has brought a number of innovations to the market. The digades emergency call system automatically detects accidents and directly alerts the nearest emergency call center. It also provides a warning in the event of theft. Head-up displays for bikers are also being developed.

The roughly 170 employees, 50 of whom work in development, are based at the company's headquarters in Zittau and at sites in Dresden and Nordhausen. Around 1.2 million complex electronic modules are produced each year.

www.digades.de



Von einer entwicklungsbegleitenden Musterherstellung bis zur vollautomatischen Großserienproduktion bietet digades flexible maßgeschneiderte Fertigungskonzepte an.

From sample production during the development phase to fully automated large-scale production, digades offers flexible, customized production concepts

Die CES fand 2021 als reine Digitalveranstaltung statt. Zehn sächsische Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Netzwerke nutzten den von der Wirtschaftsförderung Sachsen organisierten virtuellen Gemeinschaftsstand, um sich einem internationalen Fachpublikum zu präsentieren.

CES was held as a purely digital event in 2021. Ten Saxon companies, research institutions, and networks used the virtual joint booth organized by the Saxony Economic Development Corporation to present themselves to a specialist international audience.

Foto/Photo: CES



Den digitalen Zwilling digital präsentiert

FDTech und weitere sächsische Teilnehmer auf der virtuellen CES 2021

Digital presentation of a digital twin

FDTech and other participants from Saxony at the virtual CES 2021

Die Consumer Electronics Show CES, eine der weltweit bedeutendsten Tech-Messen, stand 2021 erstmals auf dem Landesmesseprogramm des Freistaates Sachsen. Lange Zeit war unklar, ob und wie die traditionell im Januar in Las Vegas stattfindende Veranstaltung durchgeführt wird. Die Entscheidung fiel pandemiebedingt auf ein rein virtuelles Format.

Die Wirtschaftsförderung Sachsen (WFS) hat in Zusammenarbeit mit dem Smart Systems Hub den digitalen Auftritt sächsischer Firmen und Forschungseinrichtungen organisiert. Als Aussteller präsentierten sich Wandelbots, Senorics, InfraTec und das Fraunhofer FEP aus Dresden, SmartNanotubes Technologies aus Freital, 3dvisionlabs und FDTech aus Chemnitz sowie die Branchennetzwerke Silicon Saxony und Automobilzulieferer Sachsen AMZ. Die Teilnehmer bildeten das Themenspektrum der CES 2021 gut ab, dass neben Robotik und Automatisierung, Künstlicher Intelligenz, Internet der Dinge und Sensoren auch Fahrzeugtechnologie als Schwerpunkt hatte.

In diesem Segment präsentierte die FDTech

GmbH ihren Entwicklungs- und Validierungsansatz für automatisierte Fahrfunktionen. Das Chemnitzer Unternehmen nutzt dafür einen digitalen Zwilling, um die hohe Komplexität solcher Funktionen unter Berücksichtigung von Sicherheit und Zuverlässigkeit zu simulieren. Wie die Mitaussteller auch stellte FDTech sich und sein Objekt in einer Kurzpräsentation sowohl zum (Nach-)Lesen als auch zum (Nach-)Hören vor. Nicole Haberkorn, Marketingverantwortliche bei FDTech, schätzt den virtuellen CES-Auftritt als gelungen ein: „Das war ein Türöffner, um vor einem weitreichenden internationalen Fachpublikum auf unser Know-how aufmerksam zu machen. Ein nicht zu verachtendes Vorteil ist ebenso das Kosten-Nutzen-Verhältnis. Der Aufwand eines Vor-Ort-Auftritts wäre um ein Vielfaches größer gewesen.“ Hinzu kommt, dass die Ausstellungsinhalte der CES über die eigentliche Veranstaltungsdauer hinaus abrufbar sind und statt vom 11. bis 14. Januar noch bis zum 15. Februar im Netz bleiben.

Dennoch werden digitale Formate Präsenzmessen nicht ablösen, ist die Marketing-Fachfrau überzeugt: „Das Live-Erlebnis, die direkte Interaktion ist durch nichts zu erset-

zen. Es wird zukünftig sicher einen Mix aus Vor-Ort- und Digital-Events geben.“ Sie hofft, dass bald wieder Veranstaltungen mit Direktkontakten möglich sein werden, nicht zuletzt, um mit CADA, der Chemnitz Automated Driving Alliance, wieder Aufmerksamkeit für dieses bundesweit einzigartige Partnernetzwerk zu schaffen, das seine Synergien für die Entwicklung des automatisierten Fahrens und für die Region bündelt.

The Consumer Electronics Show (CES), one of the most important tech fairs worldwide, was on the Free State of Saxony's trade fair program for the first time in 2021. It had been unclear for some time whether and how the event, which is traditionally held in Las Vegas in January, would go ahead. Due to the pandemic, organizers decided on a purely virtual format.

The Saxony Economic Development Corporation (Wirtschaftsförderung Sachsen – WFS) organized the digital exhibition of Saxon companies and research institutions in collaboration with the Smart Systems Hub. Exhibitors included Wandel-

bots, Senorics, InfraTec, and the Fraunhofer Institute for Organic Electronics, Electron Beam and Plasma Technology (Fraunhofer FEP) from Dresden, SmartNanotubes Technologies from Freital, 3dvisionlabs and FDTech from Chemnitz, and the industry networks Silicon Saxony and Saxony Automotive Suppliers Network (AMZ). The participants aptly reflected the wide range of topics at CES 2021, which included robotics and automation, artificial intelligence, the Internet of things, and sensors as well as automotive technology.

It was in this latter segment that FDTech GmbH presented its development and validation approach for automated driving functions. The Chemnitz-based company uses a digital twin to simulate the high level

of complexity involved in these functions, taking into account safety and reliability. Like their fellow exhibitors, FDTech gave a short presentation on the company and its exhibit. The presentation was available to participants in written and spoken formats both live and after the event. For Nicole Haberkorn, Marketing Manager at FDTech, the company's virtual CES appearance was a success: "It opened a door for us, which enabled us to bring awareness of our expertise to a far-reaching specialist international audience. Another obvious advantage is the cost-benefit ratio. The cost of attending in person would have been many times higher." What's more, the content of the CES exhibit is accessible beyond the actual duration of the event, and is available online

until February 15 rather than just from January 11 to 14.

The marketing expert is nevertheless certain that digital formats will not replace in-person trade fairs: "There is no substitute for the live experience and direct interaction. There will definitely be a mix of in-person and digital events in the future." She hopes that events with direct contact will be possible again soon, especially to raise awareness again of the Chemnitz Automated Driving Alliance (CADA) partner network, which is unique within Germany and pools its synergies for the development of automated driving and for the region.

www.fdttech.de
www.c-ada.de

Anzeige/advertisement





www.dmb-metall.de



www.stieger-metallverarbeitung.de

- Prototypen, Kleinserien, Großserien ab 10.000 ST / Jahr
- Entwicklung, Konstruktion und Bau komplexer Stanz-, Biege-, Folgeverbund- und Transferwerkzeuge
- Baugruppen- und Schweißbaugruppenfertigung durch Nibbeln, Abkanten & Schweißen
- Presswerk bis 630 to und Einlegepressen bis 400 to
- CNC-Dreh- und Frästeile
- Zertifiziert nach ISO 14001, TS 16949 und ISO 9001
- Realisierung der gesamten Supply Chain inkl. Oberflächenveredelung und Logistik



DMB Metallverarbeitung GmbH
 Schillerstraße 1 • 08344 Grünhain-Beierfeld

STIEGER GmbH Metallverarbeitung
 Schneeberger Straße 65 • 08340 Schwarzenberg

Intenta-Teams sind normalerweise jährlich tausende Kilometer in komplett ausgestatteten Testfahrzeugen unterwegs, um die Software-Komponenten für assistiertes und automatisiertes Fahren zu erproben und daraus sicher funktionierende Systeme zu generieren. Während der Pandemie können solche Tests nur eingeschränkt durchgeführt werden.

Intenta teams normally drive thousands of kilometers every year in fully equipped test vehicles in order to test the software components for assisted and automated driving, and to turn these into reliably functioning systems. During the pandemic, these types of tests can only be performed on a limited basis.

Foto/Photo: Intenta



Gut durch das Jahr 2020 gekommen

Intenta: Generelle Herausforderung bleibt Aufrechterhaltung der Arbeit unter Corona-Bedingungen

Looking back on a successful 2020

Intenta: general challenge remains keeping business activities going under coronavirus conditions

Softwarelösungen für Fahrerassistenzsysteme und Navigation sind Kernkompetenzen der Intenta GmbH Chemnitz im Automotive-Bereich. Das 2011 gegründete Unternehmen entwickelt nicht nur, sondern bringt die Komponenten auch in Serie.

Nicht zuletzt dieser Fakt hat beigetragen, dass Intenta vom Frühjahrs-Lockdown 2020 weniger hart getroffen wurde als andere Engineering-Unternehmen. „Wir sind in vielen Serienprojekten drin, die alle weiter bearbeitet wurden“, sagt der Bereichsleiter Automotive und Intenta-Mitgründer Dr. Heiko Cramer.

Schwieriger gestaltete sich unter Corona-Bedingungen das Erproben von Softwarekomponenten im Realbetrieb. „Beim europaweiten Einfahren von Messdaten mussten unsere Teams vielfach umplanen. Aber auch das konnten wir ohne Zwischenfälle lösen“, so Dr. Cramer.

Die generelle Herausforderung bleibt, den Betrieb unter Umsetzung aller notwendigen Hygienevorschriften und Verordnungen aufrecht zu erhalten. Denn viele der ca. 180 Mitarbeiter haben junge Familien, müssen Arbeit und Kinderbetreuung unter ei-

nen Hut bringen. Home-Office-Tage gehörten bei Intenta schon vor Corona zum Firmenalltag. Jetzt hat sich dieser Anteil nochmals deutlich erhöht. Nur eine Kernmannschaft ist noch vor Ort im Unternehmen. „Das alles erfordert zusätzlichen Aufwand. Beispielsweise haben wir die geschützten Internetverbindungen aufgestockt. Aber es lohnt sich. Unsere Mitarbeiter sind sehr kreativ und produktiv“, lobt Dr. Cramer. Das stärkt den Optimismus für 2021. Aktuell liegt ausreichend Arbeit auf dem Tisch.

Software solutions for driver assistance systems and navigation are Intenta GmbH Chemnitz's core competencies in the automotive sector. Founded in 2011, the company not only develops components but also puts them into series production.

It was largely thanks to this versatility that Intenta was able to weather the spring 2020 lockdown better than other engineering firms. „We are involved in numerous production projects, all of which have been continued,“ said Dr. Heiko Cramer, Head of Automotive and co-founder of Intenta.

What proved to be more difficult under coronavirus conditions was testing software components in real operation. „When it came to collecting measurement data from across Europe, our teams had to reschedule multiple times. But even that we were able to resolve without any issues,“ noted Dr. Cramer.

The general challenge remains in keeping the business going while implementing all of the necessary hygiene rules and regulations, since many of the roughly 180 employees have young families and have to juggle work and childcare. Even before the coronavirus pandemic, it was not uncommon for Intenta employees to work from home on occasion. Now, of course, it is much more common. Only a core team is present in-house. „All of that requires extra expenditures. For example, we have increased our secure Internet connections. But it's worth it. Our employees are very creative and productive,“ said Dr. Cramer approvingly. This is cause for increased optimism in 2021. There is currently plenty of work available.

AMZ-NACHRICHTEN

Informationen aus dem Netzwerk Automobilzulieferer Sachsen (AMZ)
News from the Saxony Automotive Supplier Network (AMZ)



Mit Abstand im Kontakt bleiben – gerade jetzt

Mehr als 60 AMZ-Mitglieder und -Partner informierten sich auf dem virtuellen Neujahrsempfang über Aktivitäten, Vorhaben und Ziele des sächsischen Automobilzulieferernetzwerks im Jahr 2021

Keeping in touch – while keeping our distance – is more important now than ever

More than 60 AMZ members and partners learned about the activities, projects and aims of the Saxon automotive supplier network in 2021 at the virtual New Year's reception

Es war das erste Mal, dass das Netzwerk AMZ in seiner über 20-jährigen Geschichte seine Mitglieder und Partner zu einem Neujahrsempfang eingeladen hatte. Noch dazu fand das Treffen coronabedingt virtuell statt. Nicht nur die Zahl von mehr als 60 Teilnehmern spricht für das richtige Format zur richtigen Zeit.

Normalerweise finden Rückblick und Vorschau zur AMZ-Jahreslounge im Herbst jedes Jahres statt. Doch 2020 hat mit Pandemie, Produktionsstopps, Absatz- und Beschaffungsproblemen das Spielfeld, auf dem Automobilhersteller und ihre Lieferanten agieren, nochmals verändert. „Es gibt hier viel Neues zu beachten, um sich in der Zusammenarbeit zu behaupten. Deshalb sind Information und Austausch gerade jetzt wichtig“, betonten die AMZ-Netzwerkmanager Dirk Vogel und Andreas Wächtler in ihren Ausführungen. Das AMZ-Team hat sich deshalb auf seine Agenda 2021 vor allem drei Aufgaben geschrieben: die Zulieferer bei der Aufrecht-

erhaltung ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu unterstützen, die technologischen Entwicklungen für Innovations-Kompetenz und zukünftige Geschäftsfelder aufzuzeigen sowie im Dialog mit der Politik auf die dafür notwendigen Rahmenbedingungen hinarbeiten.

Detailinformationen zu einzelnen Vorhaben gibt es auf den folgenden Seiten sowie unter www.amz-sachsen.de

It was the first time in the AMZ network's history, spanning more than 20 years, that it had invited members and partners to a New Year's reception. What's more, due to the coronavirus pandemic, the gathering was held virtually. The fact that there were more than 60 participants was not the only indication that this was the right format at the right time.

The AMZ annual Members Lounge, held each autumn, normally provides an opportunity to look back over the

year and to look forward to the next. However, with the pandemic, halts in production, and problems in sales and procurement, 2020 once again shifted the goalposts for automobile manufacturers and their suppliers. "There is so much that is new that businesses have to take into account in order to be able to hold their own in this cooperative market. That is why information and exchange are more important now than ever," emphasized AMZ network managers Dirk Vogel and Andreas Wächtler in their statements.

The AMZ team has therefore set three main priorities for 2021: Supporting suppliers in maintaining their competitiveness, highlighting the technological developments that will advance innovative competence and future business segments, and working in cooperation with politicians to create the framework necessary to achieve this.

Details of individual projects can be found on the following pages and at www.amz-sachsen.de

Sachsens Stimme in Berlin

Netzwerk AMZ ist Mitgestalter des bundesweiten Transformationsdialogs Automobilindustrie

Saxony's voice in Berlin

AMZ network joins nationwide dialog on the transformation in the automotive industry

Den Dialog mit politischen Entscheidern zu führen und für faire zukunftsfähige Wettbewerbsbedingungen der sächsischen Zulieferindustrie zu streiten, ist eine Kernaufgabe des AMZ-Netzwerkmanagements. Diese Verantwortung nimmt es u. a. auf nationaler Ebene im Transformationsdialog Automobilindustrie wahr.

Diesen Dialog hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie im Juni 2020 ins Leben gerufen. Er zielt darauf, Maßnahmen zu definieren, die den Strukturwandel in der Automobilindustrie begleiten und insbesondere leistungsfähige Firmen und attraktive Arbeitsplätze erhalten bzw. neu aufbauen. Diese Aktivitäten schließen neben Pkw ausdrücklich auch Nutzfahrzeuge sowie Logistik-Transportmittel ein. Die Themen der Transformation wurden in Regionaldialogen zu vier Handlungsfeldern diskutiert: Strategien der Länder und der Unternehmen, Innovationsnetzwerke, Weiterbildung und Qualifizierung sowie Unternehmensfinanzierung, Steuerrecht, Förderinstrumente. Moderation und Zusammenfassung der Regionaldialog-Ergebnisse lag

in den Händen eines Steuerungskreises, der zur Koordination aller Aufgaben des Transformationsdialogs gebildet worden war. AMZ vertritt gemeinsam mit dem sächsischen Wirtschaftsministerium die Interessen des Freistaates in diesem Gremium. „Wir haben im Steuerungskreis vor allem die Herausforderungen verdeutlicht, die der Strukturwandel in der Automobilindustrie für die Zulieferer und Dienstleister der Branche mit sich bringt“, informiert AMZ-Netzwerkmanager Dirk Vogel. AMZ unterstützt auf diesem Gebiet bereits seit 2019 verschiedene Studien und Analysen des Bundeswirtschaftsministeriums. Im Rahmen des Transformationsdialogs hat AMZ mit dem Verband der Automobilindustrie VDA und der IG Metall ein technisches Hintergrundpapier zur „Lage der deutschen Automobilindustrie und deren Ausblick“ erstellt. „Wir haben hier Daten und Fakten zur Branche und deren Entwicklung für die kommenden zehn Jahre zusammengestellt, um für alle politischen Entscheidungsträger eine einheitliche Wissensbasis zu schaffen. Aktuell arbeiten wir mit am Whitepaper zur Umsetzung des Konjunkturpaketes 35c und hier speziell zur Förderung von Innovationsclus-

ter“, erklärt Dirk Vogel.

Unter der Ziffer 35 des Konjunkturpaketes plant die Bundesregierung, bis 2024 zwei Milliarden Euro zusätzlich für Zukunftsinvestitionen bei Fahrzeugherstellern und in der Zulieferindustrie zur Verfügung zu stellen. Mit diesen Mitteln soll eine nachhaltige, schnelle und technologieoffene Transformation in Gang gesetzt werden. Die Richtlinie umfasst drei Module und sieht Fördermöglichkeiten für neue Technologien zur Modernisierung der Produktion, für Produktinnovationen und neue Fahrzeugtechnologien sowie für den Aufbau von Innovationsclustern vor.

Zukunftsdialog in Sachsen bereits 2019 angestoßen

In Sachsen hat AMZ bereits einiges an Vorarbeit geleistet. Im Freistaat läuft der Transformationsdialog seit 2019 unter dem Titel „Zukunftsdialog Automobilproduktion in Sachsen“. Begonnen hat er mit einer umfassenden Analyse und über 70 Einzelgesprächen mit Unternehmern der Branche. In sechs Einzelworkshops wurden schon 2019 die Ergebnisse vorgestellt und Maßnahmen mit den Unternehmern und Vertretern der Wirtschaftspolitik in Sachsen diskutiert. Am 1. September 2019 stellte AMZ das erste Positionspapier zum „Zukunftsdialog“ vor. Am 6. Februar 2020 fand in der Gläsernen Manufaktur Dresden die erste Großveranstaltung dazu statt, organisiert vom sächsischen Wirtschaftsministerium, der Sächsischen Energieagentur SAENA und AMZ. Während des Lockdowns im Frühjahr 2020 setzte AMZ mit Partnern die Diskussionen vor allem digital fort, so u. a. am 20. Mai zum Thema „Stückzahlen nach Corona“ und am 24. August zur Situation im Maschinenbau. Zu dem von AMZ veranstalteten Regionaldialog am 10. September diskutierte Wirtschaftsminister Martin Dulig mit Vertretern der Branche. Am 19. November stellte AMZ das Programm 35c der Bundesregierung im Detail vor.

Auf Basis dieser Unterlagen entstehen aktu-



Rund 70 sächsische Branchenvertreter diskutierten Anfang September 2020 mit Wirtschaftsminister Martin Dulig die Herausforderungen im Transformationsprozess der Automobilindustrie. Den Regionaldialog hatte das Netzwerk AMZ initiiert.

In early September 2020, around 70 industry representatives from Saxony discussed the challenges of the process of transformation in the automotive industry with Martin Dulig, Minister for Economic Affairs. The AMZ network had initiated the regional dialog."

Foto/Photo: Frank Reichel



2021 wird ein weiteres herausforderndes Jahr für alle Unternehmen in der automobilen Wertschöpfungskette. Mit dem Transformationsdialog Automobilindustrie und Maßnahmen des Konjunkturpaketes will die Bundesregierung den Wandel in der Branche unterstützen. Das Netzwerk AMZ bringt dafür seine Expertise ein.

2021 is set to be another challenging year for all companies in the automotive value-creation chain. The German government aims to support the transformation in the sector through the "Dialog on the transformation in the automotive industry" and the measures contained in the economic stimulus package. The AMZ network supports this transformation by contributing its expertise.

Foto/Photo: Gerd Altmann/pixabay.com

ell zahlreiche Initiativen zu einzelnen Schwerpunkten der Transformation wie Wasserstoff-/Brennstoffzellentechnologien, automatisiertes Fahren, Digitalisierung oder Interieur. Interessierte Unternehmen können sich jederzeit an das Netzwerk AMZ wenden, um sich an Projekten und Innovationsaktivitäten zu beteiligen.

Engaging in dialog with political decision makers and advocating for fair, future-proof competitive conditions for the Saxon supplier industry is a core mission of the AMZ network management. It took this mission to a national level in the dialog on the transformation in the automotive industry.

This dialog was established by the German Federal Ministry for Economic Affairs and Energy in June 2020. Its aim is to define measures that will accompany the structural transformation in the automotive industry, and in particular that will sustain and create successful firms and attractive jobs. Alongside cars, these activities also specifically include commercial and special-purpose vehicles, as well as logistics transportation.

The themes of the transformation were discussed in regional dialogs within four priority areas: Strategies at state and company level, innovation networks, advanced training and qualifications, and corporate finance, tax law and funding instruments. A steering committee was set up to coordinate all of the tasks of the transformation dialog, and was responsible for facilitating and summarizing the findings of the regional dialog.

AMZ, together with the Saxon Ministry for Economic Affairs, represented the interests

of the Free State in this committee. "In the steering committee, we highlighted above all the challenges that the structural transformation in the automotive industry entails for the suppliers and service providers in the sector," explained AMZ network manager Dirk Vogel. AMZ has assisted with various studies and analyses by the Federal Ministry of Economics in this field since 2019. Within the scope of the transformation dialog, AMZ joined forces with the German Association of the Automotive Industry (VDA) and IG Metall to produce a technical background paper on the "State of the German automotive industry and its future". "We compiled data and facts on the industry and its development over the next 10 years to establish a unified knowledge base for all political decision makers. We are currently contributing to the White Paper on the implementation of section 35c of the economic stimulus package, specifically with regard to the funding of innovation clusters," explained Dirk Vogel.

Under section 35 of the economic stimulus package, the German government plans to make an additional 2 billion euros available for future investment in vehicle manufacturing and the supplier industry by 2024. The aim of this funding is to initiate a rapid and sustained transformation that is open to technology. The funding program comprises three modules, and provides funding opportunities for new technologies to modernize production, for product innovations and new vehicle technologies, and for the establishment of innovation clusters.

"Dialog on the Future" launched in Saxony in 2019

AMZ has already put in a fair amount of groundwork in Saxony. The transformation

dialog has been underway in the Free State since 2019 under the title "Dialog on the Future of Automotive Production in Saxony". It began with a comprehensive analysis and over 70 individual discussions with business people in the sector. The results were presented and measures discussed with the business people and economic policy representatives in Saxony over the course of six individual workshops in 2019. On September 1, 2019, AMZ presented the first position paper on the "Dialog on the Future". On February 6, 2020, the first major event on the topic was held in the Transparent Factory in Dresden, organized by the Saxon Ministry for Economic Affairs, the Saxon Energy Agency (SAENA) and AMZ.

AMZ continued its discussions with partners during the lockdown of spring 2020 primarily online, for example on the topic of "Unit numbers after coronavirus" on May 20, and on the situation in mechanical engineering on August 24. Saxony's State Minister for Economic Affairs, Martin Dulig, held discussions with industry representatives during the regional dialog, on September 10, organized by AMZ. On November 19, AMZ presented the German government's 35c program in detail.

Based on this information, numerous initiatives are now being developed covering individual focal points of the transformation, such as hydrogen/fuel-cell technologies, automated driving, digitalization, and interiors. Interested companies can contact the AMZ network at any time to participate in projects and innovation activities.

AMZ-Kontakt/Contact to AMZ:
Dirk Vogel
vogel@amz-sachsen.de

Die Lieferkette braucht eine neue Dimension an Flexibilität

Zulieferer müssen sich veränderten Anforderungen stellen

Supply chain requires a new dimension in flexibility

Suppliers must meet changed requirements

Der Neustart nach den Produktionsstopps in den Fahrzeugwerken im Frühjahr 2020 hat offenbart, dass die Umbrüche in der Automobilproduktion deutlich an Dynamik gewinnen. Zulieferer müssen mit veränderten Bedingungen zurecht kommen. AMZ zeigt in Seminaren auf, wie sich Unternehmen auf die neuen Anforderungen einstellen können.

Bereits seit einiger Zeit laufen technologische und organisatorische Umbrüche in der Branche. Hinzu kommen sich ändernde Vorschriften, neue Kundenpräferenzen sowie die Zäsur durch die Corona-Pandemie. „Planungsunsicherheit heißt die neue Normalität. Die Lieferkette braucht eine neue Dimension an Flexibilität“, bringt AMZ-Netzwerkmanager Andreas Wächtler die Herausforderung auf den Punkt.

Höhere Schwankungsbreite bei Abrufen

So müssen sich Zulieferer auf eine höhere Schwankungsbreite bei den Abrufen einstellen – von bisher durchschnittlich 15 auf jetzt zirka 30 Prozent. Die bereits im Gange befindliche Entwicklung hin zu Mehr-Modell- und Mehr-Marken-Werken bei den Automobilherstellern sowie deren Vision von Multi-Komponenten-Werken sind wesentliche Gründe für den Flexibilitätsdruck. „Zulieferer werden in diesem Prozess zu Zulieferer-Dienstleistern, denn der künftige Umfang einer Serienbelieferung umfasst neben der flexiblen Teileproduktion hinsichtlich Varianz, Baukästen und der erwarteten Schwankungsbreite auch das Verpackungsmangement und die Logistik inklusive Behälterretouren“, sagt Andreas Wächtler. Wie die Unternehmen diese und weitere

Herausforderungen bewältigen können, ist Inhalt des Seminars „The New Normal nach Corona“ am 24. März 2021, das AMZ gemeinsam mit dem Strategieberater Hans-Andreas Fein durchführt. Auch Nicht-Mitglieder des Netzwerks können die Veranstaltung buchen.

Oftmals neu gefordert sind Zulieferer jetzt in Online-Verhandlungen mit Konzern-Einkäufern, bei denen anders als im Direktgespräch meist nur ein begrenztes Instrumentarium zur Verfügung steht. Auch für dieses Segment bietet AMZ Kompetenzaufbau an. Weitere Themen sind das proaktive Erschließen von neuen Aufträgen, die Positionierung als strategischer Lieferant sowie IT-Sicherheit und IT-Compliance in der Automobilindustrie.

Detailinformationen zu den einzelnen Seminaren finden Sie im Informationskasten auf Seite 33.

Following the halts in production in the automotive plants in spring 2020, the restart has revealed that the upheavals in automotive production are gaining considerable momentum. Suppliers have to manage changed conditions. Through seminars, AMZ is demonstrating how companies can adapt to the new challenges.

The industry has already been subject to ongoing technological and organizational upheavals for some time. Added to that are changing regulations, new customer preferences, and the major upheaval caused by the coronavirus pandemic. „Planning uncertainty is the new normal. The supply chain requires a new dimension in flexibility“, explains AMZ network manager Andreas Wächtler, pointing to the crux of the challenge.



Die Anforderungen an die Zulieferer der Automobilindustrie gewinnen deutlich an Dynamik. Flexibilität wird für die gesamte Kette in einer neuen Dimension notwendig.

Foto: Rudy and Peter Skitterians/pixabay.com

Higher variability of orders

One of the challenges facing suppliers is adapting to a higher variability of orders – from an average of 15 percent previously to around 30 percent now. The trend, which is already underway among automobile manufacturers, toward multi-model and multi-brand plants and their vision for multi-component plants are major reasons behind the pressure for increased flexibility. „Suppliers are also becoming service providers in this process, because the future scope of serial supply will not only include flexible parts production in terms of variance, modules and the already mentioned variability, but also packaging management and logistics, including container return“, says Andreas Wächtler.

How companies can overcome these and other challenges is the subject of the seminar „The New Normal after Coronavirus“ on March 24, 2021, which AMZ is holding



The demands on suppliers in the automotive industry are gaining considerable momentum. A new dimension of flexibility is becoming necessary throughout the supply chain.

Foto: Rudy and Peter Skitterians/pixabay.com

together with strategy consultant Hans-Andreas Fein. Non-network members can also book the event.

Another new challenge that suppliers are now often faced with is online negotiation with corporate purchasing managers, where, unlike in direct discussions, there is usually only a limited set of instruments available. AMZ also offers competence building for this segment. Other topics are proactively winning new contracts, positioning as a strategic supplier, and IT security and IT compliance in the automotive industry. You can find details on individual seminars in the information box on page 33.

AMZ-Kontakt/Contact to AMZ:
Andreas Wächtler
waechtler@amz-sachsen.de

Wettbewerbsfähigkeit stärken

Enhancing competitiveness

AMZ fördert Kompetenzaufbau der Zulieferer durch Seminare

AMZ promotes competence building of suppliers through seminars

18./19. Februar 2021

Geht's auch online? Schwierige Preisverhandlungen mit Konzerneinkäufern

Online-Seminar über schwierige Video-Verhandlungen mit Konzerneinkäufern. Fahrplan und Toolbox im digitalen Medium: Das begrenzte Instrumentarium am „elektronischen Fenster“ und ein Erste Hilfe-Koffer für Extrem-Situationen.

24. März 2021

The New Normal nach Corona – Neue Anforderungen an Automobilzulieferer

Die Corona-Krise verändert Anforderungen und Abläufe im Zulieferer-Geschäft. Ob die höhere Transparenz bei den Prozess-Daten oder eine neue Dimension in der Flexibilität – Abläufe, Strukturen und Organisation müssen auf Zuliefererseite ganz neu gedacht werden.

19. Mai 2021

IT-Sicherheit und IT-Compliance in der Automobilindustrie

Kritische Informationen in der Lieferkette absichern. Methoden und Schritte der Qualifizierung für den IT-Sicherheitsstandard des Verbandes der Automobilindustrie. Fachvokabular der IT-Sicherheit und Dokumentation Informationssicherheitskonzept

09./10. Juni 2021

Pro-aktives Key Account Management New Business Development

Neue Geschäfte erschließen – bei aktuellen und neuen Konzern-Kunden. Akquisition in der Frühphase. Wie man sich für die Zukunft als Lieferant strategisch positioniert und beim Kunden zu einem strategischen Miteinander verankert.

Die Seminare werden – sofern es die Pandemie-Situation zulässt – als Präsenzveranstaltungen durchgeführt, anderenfalls als Online-Formate.

Mitglieder von AMZ sowie der mitteldeutschen Automobilzulieferernetzwerke automotive thüringen und MAHREG können zu vergünstigten Konditionen teilnehmen.

Weitere Informationen und Anmeldung unter: www.amz-sachsen.de

February 18–19, 2021

Will it work online? Difficult price negotiations with corporate purchasing managers

Online seminar on difficult video negotiations with corporate purchasing managers. Road map and toolkit for digital media: The limited set of on-screen instruments and a first-aid kit for extreme situations.

March 24, 2021

The New Normal after Coronavirus – new requirements for automotive suppliers

The coronavirus crisis is changing requirements and processes in the supplier business. From increased transparency in process data to a new dimension in flexibility – processes, structures and organization have to be completely rethought on the supplier side.

May 19, 2021

IT security and IT compliance in the automotive industry

Securing critical information in the supply chain. Qualification methods and measures for the IT security standard of the German Association of the Automotive Industry. Specialist vocabulary in IT security and information security concept documentation.

June 9–10, 2021

Proactive key account management for new business development

Winning new business – with current and new corporate customers. Acquisition in the initial phase. How to position yourself strategically as a supplier for the future and establish a strategic partnership with the customer.

The seminars will be held as in-person events – if the pandemic allows – or otherwise as online formats. Members of AMZ, as well as of the central German automotive supplier network automotive thüringen and MAHREG, can attend at a preferential price.

For further information and to register, please visit www.amz-sachsen.de

Herzlich willkommen im Netzwerk

AMZ begrüßt neue Mitglieder und stellt sie kurz vor

Aluchrom Oberflächentechnik GmbH

Das 1996 gegründete Unternehmen wurde im Februar 2018 umfirmiert und ist seitdem verstärkt im Automotive-Bereich tätig. Ein Leistungsfeld ist die Oberflächenveredlung mittels UV- bzw. thermischen Lacken sowie Kratzfestbeschichtungen. U.a. wird in dem 50 Mitarbeiter zählenden Betrieb im erzgebirgischen Hilmersdorf die Oberfläche des Frontlogos eines namhaften deutschen Automobilherstellers lackiert. Weitere Felder sind das Kunststoffspritzgießen im Bereich von 50 bis 450 Tonnen sowie PVD-Beschichtungen. Als AMZ-Mitglied will sich Aluchrom noch besser mit dem Automotivsektor in Sachsen vernetzen. www.aluchrom.de

Exact Systems GmbH

Das Unternehmen ist einer der größten europäischen Qualitätsdienstleister. Über 5500 Qualitätskontrolleure sind an mehr als 900 Standorten für die Kunden tätig, darunter für über 100 OEM aus den verschiedenen Mobilitätsbranchen.

www.exactsystems.de

Kobelco Europe GmbH

Das Unternehmen ist das erste japanische AMZ-Mitglied und Teil der japanischen Kobe Steel Group. Es liefert als weltweit einziger Hersteller Stahl und Aluminium. Zum Portfolio gehören Leichtbaumaterialien, z. B. für Karosserie, Interieur und Batterie. Die europäische Niederlassung in München ist u.a. an einer Zusammenarbeit zu Themen der Materialentwicklung interessiert.

www.kobelco.com

LKE Gruppe

Die Automotive-Industrie ist eine der bedeutendsten Kundenbranchen für LKE. Das 1994 gegründete Unternehmen gehört zu den führenden Herstellern anspruchsvoller Transportsysteme. LKE ist einer der wenigen Anbieter, die eine Gesamtlösung im Bereich Material-Handling- und Logistikprodukte offerieren. Das beidseitige Be- und Entladen von Transportsystemen, die Kombination von Groß- und Kleinladungsträgern im Routenzug sowie eine Intralogistik- und Materialflussberatung, u.a. mittels Echtzeitsimula-



Zu den Kernkompetenzen des neuen AMZ-Mitglieds Plastard für die Automobilindustrie gehören das Kunststoffspritzgießen und die Metallbearbeitung.

Among the core competencies of AMZ's new member Plastard for the automotive industry are plastics injection molding and metal machining.

Foto/Photo: Plastard

tion, sind wesentliche Besonderheiten des LKE-Produkt- und -Leistungsportfolios.

www.lke-group.com

Metallveredlung Kotsch GmbH

Das Familienunternehmen mit rund 60 Mitarbeitern aus Schneeberg hat sich auf die Gestellbearbeitung von Teilen spezialisiert. Es kann mit den modernen Zink/Zink-Eisen- sowie Kupfer/Zinn/Zink-Nickel-Anlagen Teile bis zu 2000 mm x 800 mm x 300 mm bearbeiten. www.metallveredlung-kotsch.de

Plastard GmbH

Die Kernkompetenzen der Plastard GmbH bestehen im Spritzgießen von Kunststoffen und der Metallbearbeitung für Automobilunternehmen. Mit den Kunden werden maßgeschneiderte Projektpläne erarbeitet und auf über 1000 Quadratmeter Produktionsfläche zielgerecht umgesetzt und überwacht. Der 2012 in Chemnitz gegründete Produktionsprofi bietet nicht nur die Fertigungen in der Mehrkomponententechnik und dem Insert Molding an, sondern kümmert sich auch um Konfektionierung und Logistik. www.plastard.de

Präzisionsteile Dresden GmbH & Co.KG

Der Spezialist für komplizierte Drehteile ist ein Zulieferer im Bereich Antriebstechnik

und verfügt als langjähriger Komponentenfertiger für E-Bikes bereits über umfangreiche Erfahrungen in der E-Mobilität. Das Unternehmen fertigt u.a. sicherheitsrelevante Teile für Lenk- und Bremssysteme sowie Hybridbauteile aus Metall und Kunststoff.

www.pt-dresden.de

Tenacon GmbH

Rund um die Automatisierung von Produktionsprozessen ist Tenacon der kompetente Partner im Sondermaschinenbau. Das 2019 gegründete Unternehmen plant und konstruiert Komplettlösungen zur Entlastung von Mitarbeitern und effizienteren Auslastung von Produktionsanlagen. Die Projekte werden von der Planung und Konstruktion bis hin zur Fertigung und Programmierung aus einer Hand geliefert. Zum Leistungsumfang gehören Anlagen-Inbetriebnahme und Schulung der Mitarbeiter. Darüber hinaus bietet Tenacon Engineering-Kompetenz für Einzelleistungen wie Schaltschrankbau, Konstruktion, Software-Entwicklung, Ersatzteillieferung sowie im Vorrichtung- und Betriebsmittelbau. In der Robotik können Komplettlösungen mit Robotern, aber auch Service und Instandhaltungsaufgaben für verschiedene Hersteller durchgeführt werden. Dank moderner Unternehmensstruktur werden Kundenwünsche effektiv und termingerecht realisiert.

www.tenacon.de

Welcome to the network

Saxony Automotive Supplier Network introduces its newest members



Das Unternehmen Präzisionsteile Dresden ist ein spezialisierter Zulieferer im Bereich Antriebstechnik und verfügt bereits über langjährige Erfahrungen in der Herstellung von E-Antriebskomponenten.

The company Präzisionsteile Dresden is a specialist supplier in the drive-technology field with many years' experience in the manufacture of electric-drive components.

Foto/Photo: PT Dresden

Aluchrom Oberflächentechnik GmbH

Founded in 1996, the company was renamed in February 2018 and has since stepped up its activities in the automotive sector. Its service range includes surface finishing using UV and heat-cured coatings, as well as scratch-resistant coatings. Based in Hilmersdorf in the Erzgebirge region, the company employs 50 people and counts a leading German automobile manufacturer among its customers, for whom it coats the surface of the cars' front emblem. Aluchrom also works in the field of plastics injection molding in the 50- to 450-metric-ton range and in PVD coatings. As an AMZ member, Aluchrom aims to network more effectively with the automotive sector in Saxony.

www.aluchrom.de

Exact Systems GmbH

The company is one of Europe's largest high-quality service providers. More than 5,500 quality controllers work on behalf of customers at more than 900 sites. Customers include over 100 OEMs from the various mobility sectors. www.exactsystems.de

Kobelco Europe GmbH

The company, part of the Japanese Kobe Steel Group, is AMZ's first Japanese member. It is the only manufacturer in the world

that supplies steel and aluminum. Its portfolio includes lightweight materials for car bodies, interiors and batteries, for example. The European branch in Munich is interested in cooperating in areas such as materials development, among others.

www.kobelco.com

LKE Gruppe

The automotive industry is one of LKE's most important customer segments. Founded in 1994, the company ranks among the leading manufacturers of sophisticated transport systems. LKE is one of the few providers that offer an end-to-end solution in the domain of material-handling and logistics products. Two-sided loading and unloading of transport systems, the combination of large- and small-load carriers in the tugger trains, and intralogistics and material-flow consulting, including with real-time simulation, are key features of LKE's product and service portfolio.

www.lke-group.com

Metallveredlung Kotsch GmbH

The family business from Schneeberg, with around 60 employees, specializes in the rack processing of parts. Using modern zinc/zinc-iron and copper/tin/zinc-nickel facilities, it can process parts up to 2000 mm x 800 mm x 300 mm in size.

www.metallveredlung-kotsch.de

Plastard GmbH

The core competencies of Plastard GmbH are in injection molding of plastics and metal machining for automotive companies. Customized project plans are developed in collaboration with customers and effectively implemented and monitored in a production facility covering an area of more than 1,000 square meters. Founded in 2012 in Chemnitz, the production specialist not only offers production using multi-component technology and insert molding, it also takes care of packaging and logistics.

www.plastard.de

Präzisionsteile Dresden GmbH & Co.KG

The specialist in complex turned parts is a supplier in the drive-technology field, and, as a long-time manufacturer of components for electric bikes, has extensive experience in e-mobility. The company's portfolio includes the manufacture of safety-related parts for steering and braking systems, as well as metal and plastic hybrid components.

www.pt-dresden.de

Tenacon GmbH

Tenacon is an expert partner in the manufacture of special-purpose machines and in all aspects of production-process automation. Founded in 2019, the company plans and designs end-to-end solutions to lighten the load for workers and to optimize efficiency in the utilization of production facilities. From planning and design to production through to programming, the projects are delivered from a single source. The scope of services includes plant commissioning and employee training. Tenacon also offers engineering expertise for one-off services, such as control-cabinet construction, design, software development and spare-parts production, as well as in the construction of fixtures and production equipment. In robotics, Tenacon implements end-to-end robotics solutions and performs servicing and maintenance tasks for various manufacturers. Customer requests are implemented efficiently and on schedule thanks to a modern company structure.

www.tenacon.de

Effizient qualifizieren mit digitalen Formaten

AMZ-Projekt Auto_ID stellt bisherige Ergebnisse und neue Vorhaben am 15. April 2021 vor

Efficient qualification using digital formats

AMZ project Auto_ID presents results to date and new plans on April 15, 2021



Digitale Lehr- und Lernmethoden speziell für die Belange kleiner und mittlerer Unternehmen in der Automobilbranche entwickeln die Partner im Projekt Auto_ID.

Partners in the Auto_ID project develop digital teaching and learning methods geared specifically towards the requirements of small and medium enterprises in the automotive sector.

Foto/Photo: Oberholster Venita/pixabay.com

Konventionelle Lehr- und Lernmethoden allein reichen bei dem Tempo, mit dem neue Kompetenzen in den Unternehmen aufzubauen sind, nicht mehr aus. Mit dem Projekt Auto_ID ist ein Netzwerk entstanden, das Automobilkompetenz, digitale Kompetenz und passgenaue didaktische Konzepte für unterschiedliche Zielgruppen miteinander verbindet. Im dritten Jahr kann das Team auf bisher fünf erfolgreich durchgeführte oder in Umsetzung befindliche Teilprojekte verweisen.

Die Auswahl der Themen erfolgte nach den Wünschen und Ideen der Unternehmen. So wurden Kurse zur Hochvolttechnologie und Grundlagen der Elektrotechnik entwickelt, aber auch eine Anleitung zum Werkzeugwechsel von Drehmaschinen sowie effiziente Vorgehensweisen zur Erstunterweisungen für neue Mitarbeiter und Allgemeinunterweisungen zum Arbeitsschutz. Dafür wurden unterschiedlichsten Lehr- und Lernmethoden erprobt und die Wirksamkeit eines Lernmanagementsystems nachgewiesen.

Die Erstellung und Evaluation der Lehr-Lern-Inhalte liegt im Aufgabenbereich der Professur Arbeitswissenschaft und Innovationsmanagement der TU Chemnitz. Sie ist ne-

ben AMZ, der Staatlichen Studienakademie Glauchau, der Carnet GmbH, des TUCed An-Instituts für Transfer und Weiterbildung und des VW Bildungsinstituts Partner des Auto_ID-Teams. Im Fokus stehen die Entwicklung, Evaluierung und die Verbesserung der Inhalte sowie deren Zugänglichkeit. Zusätzlich sollen diese als innovative, digitale und hybride Formate zu Zukunftsthemen der Automobilbranche in Schulungen und Ausbildungen etabliert werden. Unternehmen bekommen damit moderne Qualifizierungsmittel an die Hand, mit denen sich nicht nur die Effektivität von Schulungen und Ausbildungen erhöhen lässt, sondern auch deren Attraktivität und Zugänglichkeit gesteigert werden kann.

Die bisherigen Ergebnisse von Auto_ID sowie die Vorhaben 2021 stehen im Mittelpunkt einer digitalen Roadshow am 15. April 2021. Unternehmen sind herzlich zum Besuch eingeladen und können darüber hinaus ihre Anliegen bezüglich neuer Qualifizierungsangebote und Ideen für Umsetzungsprojekte jederzeit an die Projektleitung herantragen.

Given the pace at which new skills need to be developed in companies, conventional teaching and learning methods are no lon-

ger sufficient on their own. Through the Auto_ID project, a network has been created that brings together automotive expertise, digital competence, and custom-fit didactic concepts for various target groups. Now in its third year, the team can look back on five successfully implemented or ongoing subprojects.

The topics were chosen based on companies' ideas and requests. Courses covered areas such as high-voltage technology and principles of electrical engineering, as well as a tutorial on changing tools on lathes, efficient approaches to initial training for new employees, and general instructions on occupational safety. A wide range of teaching and learning methods were tested during course development, and the effectiveness of a learning-management system verified.

The Chair of Ergonomics and Innovation Management at the Chemnitz University of Technology is responsible for creating and evaluating the course content. It is a partner to the Auto-ID team alongside the AMZ, Glauchau University of Cooperative Education, Carnet GmbH, TUCed – An-Institut für Transfer und Weiterbildung GmbH, and the VW Educational Institute. The focus is on developing, evaluating and improving the content and its accessibility. The aim is also to establish the content in training events and courses as innovative, digital and hybrid formats on future-oriented topics in the automotive sector. These give companies access to modern qualification tools that can be used not only to increase the effectiveness of training events and courses, but also to increase their attractiveness and accessibility. The results of Auto_ID to date as well as plans for 2021 will be the focus of a digital roadshow on April 15, 2021. Companies are warmly invited to attend and will be able to put their requests for new training programs and ideas for implementation projects to the project management at any time.

AMZ-Kontakt/Contact to AMZ:

Ronny Wagler, wagler@amz-sachsen.de



Die AMZ-Lounge fand 2020 coronabedingt als hybrid-format statt. Zum Thema Wettbewerbsposition der Autoindustrie sprachen vor Ort bei der DRH Vermögensverwaltung in Zwickau Rechtsanwalt Tobias Leege, der Ostbeauftragte Marco Wanderwitz, Qualitas-Geschäftsführer Gerd Wagner und AMZ-Netzwerkmanager Dirk Vogel (v. l.). Per Video zugeschaltet waren VDA-Geschäftsführer Dr. Martin Koers und BIIG Wheel-CEO Hans-Joachim Heusler (r.).

The AMZ Lounge was held as a hybrid event in 2020 due to the COVID pandemic. Attorney Tobias Leege, Commissioner for Eastern German Affairs Marco Wanderwitz, Qualitas Managing Director Gerd Wagner and AMZ Network Manager Dirk Vogel (left to right) discussed the competitive position of the automotive industry at DRH Vermögensverwaltung. VDA Managing Director Dr. Martin Koers and BIIG Wheel CEO Hans-Joachim Heusler (r.) joined remotely.

Foto/Photo: IHK Chemnitz/Kristin Schmidt

AMZ-Lounge auch zum Jubiläumsevent

Jahrestreffen der Netzwerkmitglieder eröffnet den 25. Kongress der Automobilindustrie in Zwickau

AMZ Lounge at the anniversary event

Annual meeting of network members to open the 25th Congress of the Automotive Industry in Zwickau

Der 12. und 13. Oktober 2021 haben für das Autoland Sachsen besondere Bedeutung. An diesen Tagen findet zum 25. Mal der Internationale Jahreskongress der Automobilindustrie in Zwickau statt. Den Auftakt zur Jubiläumsveranstaltung bildet die AMZ-Lounge am 12. Oktober.

Das Jahrestreffen der AMZ-Mitglieder gibt es zwar noch keine 25 Jahre, aber die Lounge am ersten Kongress-tag besitzt ebenfalls bereits Tradition. Sie steht im Zeichen des Informations- und Erfahrungsaustausches, des Rückblicks auf die Ergebnisse des vergangenen Netzwerkjahrs und des Ausblicks auf die zukünftigen Vorhaben. Mit Branchenexperten diskutieren die AMZ-Mitglieder – aktuell sind es mehr als 160 – Entwicklungstrends und Wettbewerbsstrategien sowie die generellen Themen des Kongresses.

Die Jubiläumsveranstaltung steht unter der Überschrift „Revolution in der Autowelt – neue Ideen – neue Mobilität – neue Wege“. Betrachtet werden u.a. der Standort Deutschland im Wettbewerb sowie der Chancenkontinent Afrika.

Der Kongress zieht jährlich rund 300 nationale und internationale Gäste aus der Automobilwelt nach Zwickau und gilt mittlerweile als ältestes Branchenforum in Deutschland. Geboren wurde die Idee zu dieser Konferenz in der Regionalkammer Zwickau der IHK Chemnitz. Die IHK veranstaltet seitdem den Kongress und wird dabei seit vielen Jahren vom Netzwerk AMZ unterstützt.

Autoland Saxony is looking forward to the 25th International International Annual Congress of the Automotive Industry in Zwickau on October 12–13, 2021. The AMZ Lounge will kick off the anniversary event on October 12.

Even though the annual meeting of AMZ members has yet to celebrate its 25-year anniversary, the lounge on the first day is already an established tradition. Attendees use the Lounge to exchange information and experience, look back on the previous year and look ahead to what is coming up for the network. Over 160 AMZ

members will meet industry experts to discuss development trends, strategies for remaining competitive and general topics on the congress agenda.

The topic of this year's anniversary event is "Revolution in the auto industry – new ideas, new mobility and new ways". Discussion will focus on Germany's competitiveness and opportunities in African markets. The conference attracts around 300 national and international guests from the automotive world to Zwickau every year, and is now Germany's oldest industry forum. The idea for this conference came from the Zwickau Regional Chamber of the Chemnitz Chamber of Commerce and Industry. The conference has been run by the Chemnitz Chamber of Commerce and Industry since its inception. The AMZ Network has supported the conference for a number of years.

**Mehr zu Lounge und Kongress unter/
To find out more about the Lounge and
conference, go to:
www.amz-sachsen.de**

Chancen auf dem russischen Automobilmarkt

Virtuelles Wirtschaftstreffen führte effizient zu interessanten Kooperationsansätzen

Opportunities in the Russian automotive market

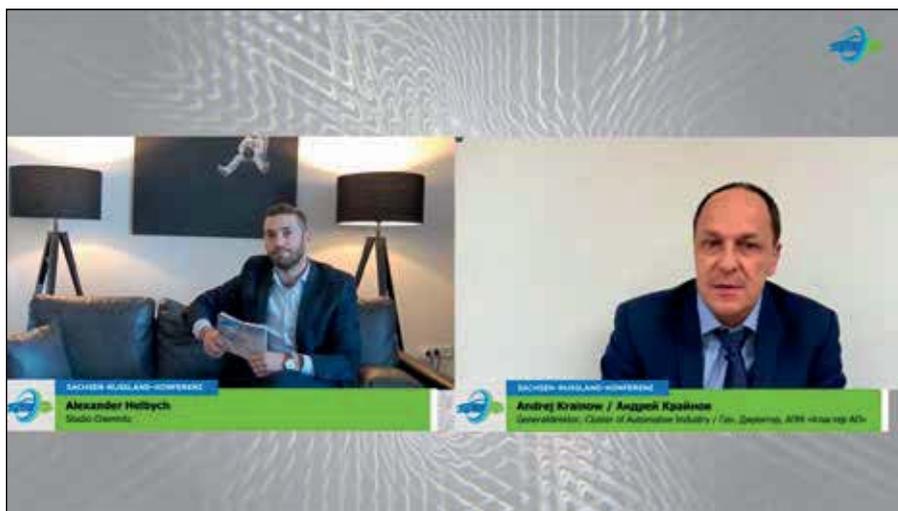
Virtual business event efficiently leads to interesting approaches to cooperation

Der langfristig geplante Besuch einer russischen Wirtschaftsdelegation aus der Autoregion Samara im Autoland Sachsen konnte wie so viele Veranstaltungen 2020 nicht real stattfinden. Das alternative virtuelle Treffen vom 9. bis 11. November 2020 war deutlich mehr als ein Ersatz.

Für AMZ-Projektleiter Alexander Helbych, der das Treffen mit vorbereitet und moderiert hat, steht fest, dass die digitale Variante mehr Interessenten zusammengeführt hat, als es in der Realität möglich gewesen wäre. Insgesamt 75 Teilnehmer aus 55 russischen bzw. sächsischen Unternehmen, Verbänden und Institutionen haben sich an den drei Tagen über rund 3000 Kilometer hinweg zusammengefunden, um über Lokalisierung, Komponentenfertigung, Implementierung neuer Produkte oder neue Projekte zu sprechen. Am ersten Tag stand die gegenseitige Markt- und Brancheninformation im Mittelpunkt. Am zweiten Tag präsentierten sich russische und sächsische Unternehmen in kurzen Slots. Der dritte Tag war konkreten B2B-Gesprächen vorbehalten. Dafür trafen sich die Partner in geschlossenen virtuellen Konferenzräumen, auf Wunsch kam ein Dolmetscher hinzu. Die Simultan-Übersetzung auch bei den anderen Veranstaltungsteilen und die Gliederung des Treffens in täglich maximal zweieinhalb Stunden dauernde konzentrierte Sessions fanden bei den Teilnehmern viel Beifall ob der damit erreichten hohen Effizienz.

AMZ unterstützt Mitglieder konkret beim Gang auf den russischen Markt

Inhaltlich war für die sächsische Seite interessant, dass Russland bis 2025 eine weitere Steigerung des Lokalisierungsgrades auf 70 bis 85 Prozent plant. Aktuell liegt diese Quote bei 50 Prozent. Bezüglich des Teilespektrums sind vor allem Komponenten für den klassischen Antriebsstrang gefragt. „Hier bieten sich für sächsische Zulieferer Chancen, mit einem entsprechenden Pro-



AMZ-Projektleiter Alexander Helbych (l.) moderierte von Chemnitz aus den virtuellen Delegationsbesuch russischer Unternehmen und Institutionen der Automobilindustrie. Auf großes Interesse stieß der Vortrag von Andrej Krainow, Generaldirektor des russischen Automotive-Clusters.

AMZ project manager Alexander Helbych (l.) moderated the meeting between the Russian delegation and representatives of the automotive industry from Chemnitz. There was great interest in the presentation given by Andrej Krainow, Director General of the Russian Automotive Cluster.

Foto/Photo: Screenshot Veranstaltungsvideo

duktangebot auf den russischen Markt zu gehen. Bedingung ist eine Fertigung vor Ort“, sagt Alexander Helbych und verweist auf die Unterstützung, die das Netzwerk AMZ seinen Mitgliedern bei der Erschließung von Geschäftsmöglichkeiten, der Anbahnung von Kooperationen sowie der Realisierung von Ansiedlungen beispielsweise durch Kontakte vor Ort geben kann. Großen Bedarf signalisierte die russische Seite auch für Elektronik-Baugruppen sowie Engineering-Dienstleistungen zur Produkt- und Prozessverbesserung. In den bilateralen Gesprächen zeigten sich hierfür erste Kooperationsansätze.

Das virtuelle Wirtschaftstreffen wurde vom sächsischen Wirtschaftsministerium im Rahmen der branchenbezogenen Absatzförderung (BBA-Instrument) finanziert. Initiator, Organisator und Koordinator des Programms ist die Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH (WFS). Das Netzwerk AMZ als Teil der RKW Sachsen GmbH hat die Vorbereitung und Durchführung des virtuellen Delegationsbesuchs aus dem russischen Samara

unterstützt. Ein Partner dabei war das AMZ-Mitgliedsunternehmen staff eye, das neben dem Hauptsitz Chemnitz Niederlassungen in Russland und der Ukraine unterhält.

Like so many events in 2020, a long-planned visit to Autoland Saxony by a Russian trade delegation from Samara, a region with a healthy automotive industry, was unable to take place in person. The alternative virtual event on November 9–11, 2020, was significantly more than a replacement.

AMZ Project Manager Alexander Helbych, who was involved in setting up and moderating the event, insists that the move online attracted many more interested parties than would have been possible in person. Over the three days, 75 participants from 55 companies, associations and institutions came together over a distance of around 3000 kilometers to talk about localization, component

manufacturing, and the implementation of new products and new projects. The first day of the event focused on a two-way discussion of market and sector. Companies from Russia and Saxony gave brief presentations on the second day. The third day was reserved for specific B2B meetings in private virtual conference rooms. Interpreters were available whenever needed. Attendees also appreciated the efficiency provided by simultaneous interpreters in other parts of the event and the fact that days were divided into focused sessions lasting a maximum of two and a half hours.

AMZ helps its members enter the Russian market

Guests in Saxony found it particularly interesting that Russia is planning to increase localization to between 70 and 85 percent by 2025. The localization rate is currently 50 percent. From the range of parts, traditional powertrain components are particularly sought after. "There is an excellent opportunity for Saxony-based suppliers to supply these products to the Russian market. What they need is local manufacturing," said Alexander Helbych, alluding to the support which the AMZ network can provide to help its members harness business opportunities, enter into partnerships, open sites and make local connections. The Russian delegation also highlighted the demand for electronics assemblies and engineering services designed to improve products and processes. The bilateral meetings have already laid the groundwork for some fruitful partnerships.

The virtual event was financed by Saxony's Ministry for Economic Affairs as part of a program that promotes sales in the sector. The initiator, organizer and coordinator of the program is the Saxony Economic Development Corporation. The AMZ network helped prepare and hold the virtual meeting with the Russian delegation from Samara as part of RKW Sachsen GmbH in partnership with Chemnitz-based AMZ member staff eye, which has branches in Russia and Ukraine.

AMZ-Kontakt/Contact to AMZ:
Alexander Helbych
helbych@amz-sachsen.de



Ende April 2021 findet die 18. Deutsche Woche in St. Petersburg statt. Sachsen ist Partnerland der Veranstaltung, die je nach Pandemiesituation real oder virtuell ausgetragen wird.

The 18th German week will be held in St. Petersburg at the end of April 2021. Saxony will act as a partner region for the event, which will be held in person or virtually, depending on the pandemic situation.

Foto/Photo: KiraHundeDog/pixabay.com

Deutsche Woche in St. Petersburg

Sächsische Automotive-Aktivitäten sind ein Thema

German week in St. Petersburg

Saxony's automotive industry is on the agenda

Sachsen ist 2021 Partnerland der „Deutschen Woche“ vom 22. bis 27. April in St. Petersburg. Die Wirtschaftsförderung Sachsen und das Netzwerk AMZ planen dafür Aktivitäten im Automotive-Bereich.

Vorgesehen ist eine Unternehmerreise im Zeitraum 19. bis 24. April 2021 mit einem Wirtschaftsforum unter dem Motto „Antriebstechnologien für eine nachhaltige Mobilität“. Hier bringt sich AMZ mit dem Thema „Trends in der Fahrzeugindustrie – Antriebs- und Kraftstoffalternativen sowie assistierte und vernetztes Fahren“ ein. Interessierte Unternehmen für Reise und Forum können sich bei AMZ melden. Die „Deutsche Woche“ St. Petersburg hat sich seit ihrer Gründung 2003 als Plattform der deutsch-russischen Zusammenarbeit etabliert. 2021 steht neben den Automotive-Aktivitäten u. a. die Städtepartnerschaft zwischen St. Petersburg und Dresden im Mittelpunkt, die 2021 ihr 60-jähriges Jubiläum begeht.

Saxony will be the partner state for St. Petersburg's 2021 German Week between April 22 and 27. The Saxony Economic Development Corporation and the AMZ network are planning some projects in the automotive sector.

A business trip is scheduled for April 19 to 24, as well as an economic forum with the subject of "Drive technologies for sustainable mobility". AMZ will be involved with the topic "Trends in the automotive industry – alternative drives and fuels, driver-assistance systems and networked driving". Companies can register their interest in the trip and the forum with AMZ.

St. Petersburg's German Week has become a well-established platform for German-Russian collaboration since it started in 2003. In addition to the automotive industry, the event in 2021 will celebrate the 60-year anniversary of St. Petersburg being twinned with Dresden.

Virtuell auf der Z

AMZ-Vortrag zur Transformation

Attending the Z fair virtually

AMZ presentation about transformation

Das Messedoppel Intec und Z findet aufgrund der aktuellen Pandemielage im Jahr 2021 nicht wie gewohnt auf der Leipziger Messe, sondern vom 2. bis 3. März unter dem Motto „Intec/Z connect“ rein digital statt. Somit kann auch der ursprünglich geplante traditionelle AMZ-Gemeinschaftsstand auf der Zuliefermesse Z dieses Mal nicht stattfinden. Bausteine der Veranstaltung 2021 sind ein Online-Kongress, eine Produktshow der Aussteller sowie eine digitale Networking-Plattform. Das Kongressprogramm widmet sich in den zwei parallelen Themensträngen „Trends in der Fertigungstechnik und Zulieferindustrie“ und „Additiv + Hybrid – Fertigung im Wandel“ den aktuellen Fragen der Branche. Am ersten Tag der digitalen Veranstaltung beleuchtet unter anderem AMZ-Netzwerkmanager Dirk Vogel das Thema „Transformation der Zulieferindustrie – Herausforderungen und Chancen, Zahlen und Trends für die Zulieferindustrie“.

Instead of being held at the Leipzig Messe, the Intec and Z trade fairs will be moving fully online from March 2–3 under the motto “Intec/Z connect” due to the current pandemic situation in 2021. Because of this, AMZ will not have a joint booth at the Z suppliers fair this time. The 2021 event will feature an online conference, a showcase for exhibitors’ products and a digital networking platform. The conference will focus on two parallel topic strands: “trends in production technology and the supplier industry” and “additive + hybrid—production in transition”, the issues currently facing the industry. AMZ Network Manager Dirk Vogel will give a presentation about “The supplier industry in flux—challenges and opportunities, figures and trends for the supplier industry” on the first day of the digital event.

www.connect.z.messe-intec.de



Blick auf den AMZ-Gemeinschaftsstand zur IZB 2018.

The AMZ joint booth at IZB 2018.

Foto/Photo: AMZ

Vorbereitung für die IZB läuft

Teilnahme am AMZ-Gemeinschaftsstand noch möglich

Preparation in progress for the IZB

Still possible to take part in the AMZ joint booth

Die Internationale Zulieferbörse IZB versammelt normalerweise in den geraden Jahren die Automobilzulieferbranche weltweit in Wolfsburg. Nachdem die Messe pandemiebedingt 2020 abgesagt werden musste, gibt es die nächste Veranstaltung vom 5. bis 7. Oktober 2021. AMZ organisiert erneut einen Gemeinschaftsstand auf diesem Top-Zuliefer-Event.

In a normal year, representatives from the automotive supplier network would gather from across the globe at the International Suppliers Fair (IZB) in Wolfsburg. The event had to be canceled in 2020 due to the pandemic. The next IZB is scheduled for October 5–7, 2021. AMZ is once again organizing a joint booth at this high-profile trade fair for suppliers.

Bereits zehn Unternehmen haben ihre Teilnahme bekundet. Das sind die Pentacon GmbH, die KEW Kunststoff-erzeugnisse GmbH Wilthen, die Koki Technik Transmission Systems GmbH, die digades GmbH, die UFT Produktion GmbH, die Zeibina Kunststoff-Technik GmbH, die Mitras Composites Systems GmbH, die Sitec Industrietechnologie GmbH, die hpulcas GmbH und die Laservorm GmbH.

Aktuell sind noch Restflächen auf dem Gemeinschaftsstand frei. Interessenten dafür melden sich bitte bei:

Lucienne Reppe
reppe@amz-sachsen.de

Ten companies have already registered to take part: Pentacon GmbH, KEW Kunststoff-erzeugnisse GmbH Wilthen, Koki Technik Transmission Systems GmbH, digades GmbH, UFT Produktion GmbH, Zeibina Kunststoff-Technik GmbH, Mitras Composites Systems GmbH, Sitec Industrietechnologie GmbH, hpulcas GmbH and Laservorm GmbH.

The joint booth still has some spaces available. If you would like to take part, contact:

Lucienne Reppe
reppe@amz-sachsen.de

Autonom auf dem Land

TU Chemnitz ist Partner in Shuttle-Projekt

Autonomous driving in the countryside

TU Chemnitz is a partner in the shuttle research project

Autonome und emissionsarme Fahrzeuge sind ein Weg für einen bedarfsgerechten öffentlichen Personennahverkehr auf dem Land. Die TU Chemnitz legt mit ihren Forschungen die Grundlagen für die autonome Mobilität in einem Bundesprojekt, das in Oberfranken angesiedelt ist. In dem Vorhaben „Shuttle-Modellregion Oberfranken (SMO)“ wird der Betrieb von insgesamt sechs fahrerlosen und elektrischen Shuttles im öffentlichen Straßenraum erprobt. Die Fahrzeuge bieten jeweils Platz für maximal zehn Fahrgäste. Diese werden ab Frühjahr 2021 kostenfrei befördert, aktuell noch teilautomatisiert. Die Professur für Nachrichtentechnik der TU Chemnitz arbeitet an der Entwicklung einer verbesserten

Fahrzeug-Umfeld-Wahrnehmung durch die Vernetzung mit anderen Shuttles und der Infrastruktur. Dazu gehört auch die Erstellung eines dynamischen 3D-Echtzeitbildes unter Zuhilfenahme von KI-Systemen und maschinellem Lernen.

Autonomous and low-emission vehicles could be used to offer needs-based, local public transport in rural areas. Chemnitz University of Technology is now conducting research as part of a federal project based in Upper Franconia that will lay the foundations for autonomous mobility. In the project, titled “Shuttle-Modellregion Oberfranken (SMO)”, the operation of six



Fahrerlose Shuttles sollen die Mobilität auf dem Land verbessern. Die TU Chemnitz forscht zu den Grundlagen für sicheres autonomes Fahren.

The driverless shuttles will improve mobility in rural areas. Chemnitz University of Technology is carrying out fundamental research on safe autonomous driving.

Foto/Photo: IN-VISIONEN

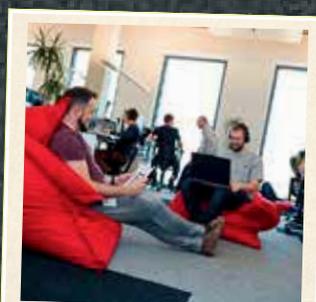
driverless electric shuttles will be tested on public roads. The vehicles have space for a maximum of ten passengers each. They will be available free of charge from spring 2021, currently still semi-automated. The professorship for communications engineering at Chemnitz University of Technology is working on improving the vehicle's ability to navigate the environment by communicating with other shuttles and the road infrastructure. This includes creating dynamic 3D images in real time, using artificial intelligence systems and machine learning.

Anzeige/advertisement

Wir entwickeln
die Zukunft.
Sei dabei!

180 Mitarbeiterinnen
und Mitarbeiter

3 Standorte in
Deutschland



Entspannt aus
der Komfortzone



Hier entwickelt sich was.



Ein starkes Team an
deiner Seite

Wir suchen Verstärkung in den Bereichen

**AUTOMOTIVE-SOFTWARE
ANWENDUNGSENTWICKLUNG
SENSORSYSTEME**

Aktuelle Stellenangebote unter

**intenta.de/karriere
bewerbung@intenta.de**

Intenta GmbH, Ahornstraße 55 - 09112 Chemnitz

INTENTA
ADVANCED RECOGNITION COMPONENTS

Erster Auftrag in neuer Branche

Schnellecke ist Logistikdienstleister bei Infineon Dresden – Automotive-Aktivitäten werden auf hohem Niveau fortgesetzt – Wechsel in der Geschäftsführung in Sachsen

First contract in a new industry

Schnellecke provides logistics services at Infineon Dresden – automotive activities continue at full force – change in management in Saxony

Der internationale Logistikdienstleister Schnellecke agiert seit 30 Jahren als innovativer und zuverlässiger Partner beim Auf- und Ausbau des Autolandes Sachsen. Das mit bisher nicht gekannten Herausforderungen verbundene Jahr 2020 hat das Unternehmen auch genutzt, um sich neue Wachstumfelder zu erschließen und seine Organisation zu straffen.

So ist es gelungen, erstmals einen Auftrag aus dem „Silicon Saxony“, der starken Dresdner Halbleiterbranche, zu akquirieren. Für die Wafer-Fabrik von Infineon, in der u. a. zahlreiche Produkte für die Automobilelektronik gefertigt werden, realisiert Schnellecke die Werkslogistik von der Warenannahme über die Materialversorgung der Produktion bis zum Auslagern der Fertigprodukte. „Hier stehen andere Anforderungen im Vordergrund als in der Automobilindustrie. Es geht noch mehr um Sauberkeit, die Teile sind deutlich fragiler als eine Fahrzeugkomponente“, verweisen Ralph Hoyer und Ingo Bach auf Unterschiede.

Ralph Hoyer, seit 2003 bei der Schnellecke Group, hat die Standorte Glauchau und Dresden mehr als zehn Jahre geführt und ist seit Januar 2021 als Geschäftsführer einer Schnellecke-Tochter am Firmensitz in Wolfsburg u. a. mitverantwortlich für die Versorgung des VW-Stammwerkes. Ingo Bach, der für Schnellecke und weitere Unternehmen Projekte im Ausland geleitet hat und seit 2017 die Schnellecke-Aktivitäten in Leipzig verantwortet, hat jetzt zusätzlich die Aufgaben von Ralph Hoyer übernommen. „Wir bündeln Aktivitäten, straffen unsere Organisation, um uns weiterhin wettbewerbsfähig zu positionieren“, sagt Ingo Bach.

Der Diplom-Ingenieur für Fertigungstechnik und MBA will den eingeschlagenen Weg in Richtung Halbleiterindustrie fortsetzen: „Wir sind dabei, uns hier bekannt zu machen und sehen gute Chancen für weitere Geschäfte.“ Gleichzeitig werden die Aktivitäten für die



Wechsel beim Automobillogistikdienstleister Schnellecke: Ingo Bach (l.) folgt auf Ralph Hoyer als Geschäftsführer der sächsischen Schnellecke-Standorte.

Change at automotive logistics service provider Schnellecke: Ingo Bach (left) succeeds Ralph Hoyer as Managing Director of the Schnellecke sites in Saxony.

Foto/Photo: Frank Reichel

Automobilindustrie auf hohem Niveau fortgeführt. Von Glauchau aus realisiert Schnellecke bereits seit 30 Jahren die Teileversorgung für das VW-Werk Zwickau und jetzt auch für die Gläserne Manufaktur Dresden. Hier wird aktuell die Fertigung vom e-Golf auf den vollelektrischen ID.3 umgestellt. Damit einher geht eine Neuaufstellung der logistischen Versorgung, die bisher über eine Geschäftseinheit in Dresden-Friedrichstadt lief. Nunmehr werden die Komponenten direkt von Glauchau aus geliefert und von Schnellecke-Mitarbeitern vor Ort kommissioniert. Das alles passiert mit einer verminderten Mannschaft in Dresden, informieren

Ralph Hoyer und Ingo Bach. Jedoch seien damit keinesfalls Entlassungen verbunden. Einige Mitarbeiter sind jetzt für den Infineon-Auftrag aktiv, weitere haben die Option genutzt, in Glauchau zu arbeiten und statt bisher befristeter nun unbefristete Verträge erhalten.

Für den südwestsächsischen Standort, an dem momentan etwa 800 Menschen tätig sind, werden weitere rund 150 bis 200 Fachkräfte gesucht, vorwiegend Stapler- und Routenzugfahrer. Sie werden für den weiteren Hochlauf der E-Fahrzeugproduktion bei VW Zwickau gebraucht, der nicht nur durch steigende Stückzahlen, sondern auch durch wachsende Modell- und Variantenvielfalt gekennzeichnet ist. Zu den bisher zwei VW-Modellen kommen in diesem Jahr weitere vier hinzu, darunter Audi- und Seat-Fahrzeuge.

Schnellecke hat bereits in der Übergangsphase von der Verbrenner- zur E-Auto-Produktion begonnen, Mitarbeiter aus der ausgelaufenen Achsmontage zu Logistik-Fachkräften umzuschulen. Rund 60 Beschäftigte haben diese in Kooperation mit der Arbeitsagentur Zwickau und dem FAW-Bildungsträger durchgeführte Qualifizierung bisher erfolgreich absolviert.

International logistics service provider Schnellecke has been active for 30 years as an innovative and reliable partner for the development and expansion of Saxony's position as an automotive stronghold. In 2020, a year filled with unprecedented challenges, the company took the opportunity to develop new growth areas and to streamline its organization.

This led to the company securing its first contract from "Silicon Saxony," the powerful Dresden semiconductor industry. Schnellecke will be responsible for plant logistics – including acceptance of

goods, supply of materials for production, and transporting finished products – for Infineon’s wafer factory, which manufactures a wide range of automotive electronics products. “The key requirements here are different than in the automotive industry. Cleanliness is even more crucial, and the parts are much more fragile than vehicle components,” said Ralph Hoyer and Ingo Bach, highlighting some differences.

Ralph Hoyer has worked for the Schnellecke Group since 2003 and has managed the Glauchau and Dresden sites for more than ten years. Since becoming Managing Director of a Schnellecke subsidiary at the company’s headquarters in Wolfsburg in January 2021, he is now jointly responsible for tasks such as supplying VW’s main plant. Ingo Bach, who has managed a number of overseas projects for Schnellecke and other companies and has been responsible for Schnellecke activities in Leipzig since 2017, has now also assumed Ralph Hoyer’s previous responsibilities. “We are pooling activities and streamlining our organization to ensure that we remain competitive,” said Ingo Bach.

As a qualified production technology engineer and MBA, Bach intends to continue the company’s current path toward the semiconductor industry: “We are here to make a name for ourselves, and we see good opportunities for further business.” At the same time, activities for the automotive industry will be continued at full force. From its site in Glauchau, Schnellecke already has 30 years of experience in supplying parts for the VW plant in Zwickau and now also for the Transparent Factory in Dresden, where production is currently being changed over from the e-Golf to the fully electric ID.3. This change-over entails a reorganization of the logistical supply, which previously went through a business unit in Dresden-Friedrichstadt. Now, the components are supplied directly from Glauchau and picked on site by Schnellecke employees. Ralph Hoyer and Ingo Bach noted that this is all being done with a reduced number of staff in Dresden. But not as a result of layoffs. Some employees are now working on the Infineon contract, while others have taken the option to work in Glauchau and now receive open-ended contracts rather than the previous fixed-

term contracts.

The southwest Saxony site currently employs around 800 employees and is looking to hire around 150 to 200 new skilled workers, primarily forklift and trolley train drivers. They will be needed for the continued ramp-up of electric car production at VW Zwickau, which involves not only an increase in quantities but also an expanding variety of models and variants. The site was previously used to produce two VW models, but this year another four will be added to the mix, including Audi and Seat vehicles.

As part of the transition phase from the production of combustion engine vehicles to the production of electric cars, Schnellecke has already started retraining axle assembly employees as logistics workers. So far, around 60 employees have successfully completed this qualification, which was organized in cooperation with the Employment Agency in Zwickau and the industrial training provider FAW.

www.schnellecke.com

Anzeige/advertisement

**AM PULS DER
AUTOMOTIVEN ZEITENWENDE.**

**Zukunft
Automobil**

**Mittelstand
4.0**

**Digitaler
Wissenstransfer**

CATI
Chemnitz Automotive Institute

TUCed
AN-INSTITUT FÜR TRANSFER
UND WEITERBILDUNG

Chemnitz Automotive Institute
Ein Geschäftsbereich der TUCed GmbH
Business Village
Beckerstraße 13
09120 Chemnitz

Tel.: +49 371 243 51 25 12
Fax: +49 371 243 51 26 10
Mail: info@cati.institute
Web: www.cati.institute
Web: www.tuced.de

Erzgebirgs-Know-how in der neuen S-Klasse

Expertise vom Werkzeugbau bis zur Oberflächenveredlung in zwei Scharnieren vereint

Expertise from the Erzgebirge in the new S-Class

Skills ranging from toolmaking to surface refinement is combined in two hinges

Vor wenigen Wochen hat Daimler die neue S-Klasse vorgestellt. Das Unternehmen MSM Hänel aus Schwarzenberg ist Teil des Projektes. In dem Fahrzeug fahren künftig in der hinteren Mittelarmlehne zwei Scharniere aus dem Erzgebirge mit. Klingt unspektakulär – für MSM Hänel ist es aber durchaus ein Prestigeprojekt. Um das Konzept optimal umzusetzen, holten sich die Schwarzenberger noch weitere Kompetenzen aus der Nachbarschaft mit ins Boot. So vereinigt sich im Scharnier der S-Klasse die Expertise aus vier erzgebirgischen Firmen, beginnend beim Werkzeugbau und formvollendet beim Oberflächenveredler. Und: Es ist ein weiteres Beispiel dafür, dass in nahezu jedem deutschen Auto eine Vielzahl an Teilen aus dem Erzgebirge mitfährt.

Mit etwa zehn Mitarbeitern ist MSM Hänel ein kleines Unternehmen. „Umso stolzer sind wir, für das Daimler-Flaggschiff einen Baustein leisten zu dürfen und vor allem eine recht personalintensive Baugruppe komplett herzustellen, nachdem der Trend in den letzten Jahren eher Richtung Automaten ging“, so Geschäftsführer Ruben Hänel. Konstruiert um einen Fluiddämpfer, mit Know-how aus der Möbelindustrie, hat allein dieses, relativ komplexe Bauteil eine über zweijährige Entwick-

lungszeit hinter sich. Tausende Funktionstests in Hitze und Eiskälte mussten die Scharniere im Probelauf überstehen. Oberstes Ziel war es, ein geschmeidiges, geräuschfreies Auf und Ab auf Dauer zu gewährleisten. Ende 2019 wurde schließlich erfolgreich erstbemustert. „Seitdem wird bei uns fleißig montiert. Sieben Stanz-Biegeteile vernietet und endmontiert und damit kommt das komplette Scharnier inklusive zugekauftem Dämpfer aus dem Hause MSM“, erklärt Hänel. Auf das Herstellen von Stanzteilen aus Metall und nicht-metallischen Werkstoffen hat sich das Unternehmen spezialisiert, das bereits 1937 gegründet wurde. Ganz gleich ob 100 Stück oder 5 Millionen Bauteile, im Kern geht es darum, Kunden komplett zu betreuen – von der Kalkulation über den Werkzeugbau mit Partnern bis hin zur Erstbemusterung. Die Branchenvielfalt, für die entwickelt und produziert wird, zeugt von Flexibilität und der Expertise, auch Sonderwünsche zu erfüllen: hauptsächlich für die Sanitärbranche, für Automotive, Elektrowerkzeuge, Weiße Ware, Modelleisenbahnen bis hin zu Medizintechnik.

Ebenfalls aus Schwarzenberg, von Fischer Werkzeugbau, kommen die Werkzeuge für die präzisen Stanz-Biegeteile. Die Nieten von Normteile Lindner aus Ehrenfriedersdorf erhalten bei Gazima in Grünhain-Beierfeld ihre schwarze Oberfläche.

the hinge is yet another example of many components made in the Erzgebirge that can be found in almost every German car.

With around ten employees, is MSM Hänel is a small company. With this in mind, we are all the more proud to have played a part in the Daimler flagship, and that so many people have been involved in manufacturing the complete assembly, especially as the trend has moved toward automation in recent years,” says Managing Director Ruben Hänel. Based on a fluid damper, incorporating know-how from the furniture industry, this relatively complex hinge is the result of two years’ development time. The hinge had to withstand thousands of functional tests in extreme heat and ice cold temperatures. The uppermost goal was to ensure smooth, silent opening and closing of the hinge for a long time to come. Initial sampling was finally successful at the end of 2019. “Since then, we have been working hard on the assembly. Seven punched and pressed parts are riveted and assembled, after which the completed hinge, including the purchased damper, is ready to go,” explains Hänel.

The company, founded in 1937, specializes in the production of punched parts made of metal and non-metallic materials. Whether it’s 100 or 5 million components, at its core, the company aims to support the customer from start to finish – from the initial calculations and toolmaking with partners, all the way through to initial sampling. The industries represented among its customers reflect the company’s flexibility and expertise in fulfilling special requests: primarily for the sanitary industry, as well as automotive, electrical tools, white goods, model railways and medical technology.

The tools for the precisely punched and pressed components are also from Schwarzenberg, from the company Fischer Werkzeugbau. The rivets from Normteile Lindner in Ehrenfriedersdorf acquire their black surface finish from Gazima in Grünhain-Beierfeld.

Autoland Sachsen online

News auf Knopfdruck

www.autoland-sachsen.com

www.leichtbau-sachsen.de

Mit dem E-Newsletter von Autoland Sachsen bleiben Sie auf dem Laufenden. Jetzt anmelden!



A few weeks ago, Daimler introduced the new S-Class. The company MSM Hänel from Schwarzenberg was part of the project. In future, the rear centre armrest will feature two hinges from the Erzgebirge. It may sound unspectacular, but for MSM Hänel, the project holds the utmost prestige. In order to optimally implement the concept, the Schwarzenberg company brought additional competencies from the local neighborhood on board. The resulting hinge for the S-Class combines the expertise of four companies from the Erzgebirge in every part of the process, from toolmaking to surface refinement. What’s more,

Vorausschauende Strategieentwicklung

Programm „Go for 2025“ greift bei der DMB Metallverarbeitung Grünhain-Beierfeld

Forward-thinking strategy development

“Go for 2025” program takes effect at DMB Metallverarbeitung in Grünhain-Beierfeld

Metallbaugruppen für die Automobilindustrie, den Maschinenbau sowie die Elektro-, Bau und Beschlagindustrie konstruiert und fertigt die DMB Metallverarbeitung GmbH Grünhain-Beierfeld. Bereits ab 2018 hat sich das Unternehmen mit „Go for 2025“ neu ausgerichtet.

Zu diesem Zeitpunkt war für den geschäftsführenden Gesellschafter Michael Koslow absehbar, dass die nach 2008/2009 anhaltende Aufwärtsentwicklung der Wirtschaft Schleifspuren bekommt. Diese traten in der Automobilindustrie bereits 2019 offen zutage und verstärkten sich in der Corona-Pandemie in vielen Branchen. Von 2017 zu 2020 verlor die DMB etwa ein Drittel ihres Umsatzes.

Das Unternehmen hat ein Strategieprogramm entwickelt und vor allem Maßnahmen zur Kostenoptimierung umgesetzt. „Das hat auf den Punkt gegriffen“, schätzt Michael Koslow ein. Nicht zuletzt deshalb zieht seit Herbst 2020 das Geschäft wieder an. Im Automotive-Bereich ist die DMB u. a. mit Karosserie-Strukturteilen in Fahrzeugen der MEB-Plattform des VW-Konzerns vertreten. „Hier sprechen wir von einer Verdopplung der Teileanzahl. Generell können wir aber noch keine sich verstetigende Tendenz erkennen“, so der DMB-Chef. Früchte trägt die 2018 gestartete verstärkte Akquisetätigkeit. Dafür stehen Aufträge von deutschen Zulieferern in Russland. Darüber hinaus konnte sich die DMB im Bereich Bauindustrie (Industriebaugerüste) deutlich breiter aufstellen.

Synergieeffekte bringt die seit 2014 bestehende Partnerschaft mit der Steeger Metallverarbeitung. Bei Auftragsspitzen nutzt die 105 Mitarbeiter zählende DMB zudem Kapazitäten bei weiteren Firmen in der Region. Eine Lehre aus der Pandemie ist für Michael Koslow, die Verantwortung auf breitere Schultern zu verteilen und neben dem kaufmännischen Prokuristen zukünftig auch einen für Technik zu bestellen. „Damit eine saubere Weiterführung des Unternehmens gewährleistet ist, wenn der Chef mal ausfällt.“

DMB Metallverarbeitung GmbH, based in Grünhain-Beierfeld, designs and manufactures metal assemblies for the automotive, mechanical engineering, and electrical, construction, and fittings industries. As early as 2018, the company had already realigned its aims with the “Go for 2025” program.

At that time, Managing Partner Michael Koslow could see that the steady upward trend in the economy since 2008/2009 would begin to turn. This became apparent in the automotive industry in 2019, and the situation worsened in many industries during the coronavirus pandemic. From 2017 to 2020, DMB saw its turnover decline by around a third.

The company developed a strategic program and primarily implemented cost-optimization measures. “That addressed the immediate problem,” stated Michael Koslow. It has also played an important role in turning the business around since fall 2020. DMB’s contributions to the automotive sector include structural parts for MEB platform car bodies

from the VW Group. “We are talking about doubling the number of parts. However, we have not yet been able to identify a continuous trend,” reported the DMB Manager. The intensified acquisition activities that were started in 2018 are now bearing fruit. This is evidenced by contracts from German suppliers in Russia. DMB was also able to gain a significantly broader positioning in the construction industry (industrial scaffolding).

The company’s partnership with Steeger GmbH Metallverarbeitung, entered into in 2014, has resulted in important synergies. In peak order periods, DMB is able to supplement its 105-employee workforce with capacities from other firms in the region.

One lesson Michael Koslow has learned as a result of the pandemic is to enlist more people to shoulder the necessary responsibilities; in the future, he will also appoint a company officer for technology in addition to the commercial company officers. “This will ensure that the company runs smoothly if the boss needs to take time off on occasion.”

www.dmb-metallverarbeitung.de



Metallbaugruppen u. a. für Fahrwerk und Karosserie gehören zu den Hauptprodukten der DMB Metallverarbeitung GmbH. Das Unternehmen bildet von Konstruktion über Werkzeugbau und Produktion bis hin zur Logistik die komplette Wertschöpfungskette ab.

Main products manufactured by DMB Metallverarbeitung GmbH include metal assemblies for chassis and car bodies. The company covers the entire value creation chain, from design and toolmaking through to production and logistics

Foto/Photo: DMB

Die Karosserie-Former

Porsche Werkzeugbau Schwarzenberg: Aluminium-Kompetenz und Leistungen für E-Fahrzeuge gefragt

The car body formers

Porsche Werkzeugbau in Schwarzenberg: aluminum expertise and electric vehicle services in demand

Der Schriftzug Porsche prangt seit reichlich fünf Jahren an einem Unternehmen in Schwarzenberg. Im August 2015 übernahm der Stuttgarter Sportwagenhersteller den nach der Wende zum Roboterspezialisten Kuka gehörenden Werkzeugbau. Dessen Geschichte reicht jedoch deutlich länger zurück. Das 1898 als Handwerksbetrieb gegründete Unternehmen gilt als die Wiege des Karosserie-Großwerkzeugbaus in Deutschland. Schon Ferdinand Porsche setzte in den 1930er Jahren bei der Fertigung des VW-Käfers auf das Wissen und Können der Erzgebirger.

Das war auch für den Sportwagenhersteller der wesentliche Grund, den Werkzeugbau zu erwerben. „Porsche-Karosserien werden verstärkt in Aluminium ausgeführt. Dafür besitzt Schwarzenberg hervorragende Kompetenzen“, erklärt Markus Kreutel, Vorsitzender der Geschäftsführung der Porsche Werkzeugbau GmbH. Diese Fähigkeiten haben die Ingenieure und Facharbeiter unter anderem an jüngsten Porsche-Modellen unter Beweis gestellt. So kommen die Werkzeuge für sämtliche Außenhaut-Teile des neuen 911er aus Schwar-

zenberg. Auch die Aluminium-Außenhaut des elektrischen Taycan wird mit Fertigungsmitteln aus dem Erzgebirge hergestellt. Darüber hinaus stehen ebenso andere Marken aus dem VW-Konzern sowie von Dritten auf der Kundenliste. Nachgefragt wird sowohl die Aluminium- als auch die weiterhin angebotene Stahl-Kompetenz, ebenso Werkzeugbau-Consulting wie Entwicklungs- oder Anlaufbegleitung.

Deutlich zugenommen hat der Projektanteil für Elektrofahrzeuge. „Es macht schon einen Unterschied, ob die Karosserie für ein Verbrenner- oder ein E-Auto ausgelegt wird. Die Ansprüche nehmen mit Elektro- oder Hybridantrieb eher zu als ab“, betont Markus Kreutel und verweist auf Faktoren wie Wind- und Abrollgeräusche, Leichtbauanforderungen und Steifigkeit sowie veränderte Bauräume. Die höhere Gestaltungsfreiheit für das Karosseriedesign stellt höhere Anforderungen an die Fertigungsprozesse und damit an die Werkzeugbauer. „Wir sind bereits in einer ganz frühen Phase Partner der Fahrzeugentwickler und Produktionsplaner, betreiben konsequentes Simultaneous Engineering, um neue Modelle schnell und in hoher Qualität in Serie zu bringen“, be-

schreibt der Geschäftsführer den ganzheitlichen Prozess.

Um die hohen Standards zu halten, hat Porsche mit der Übernahme des Werkzeugbaus ein rund 40 Millionen Euro umfassendes Investitions- und Umstrukturierungsprogramm in Schwarzenberg umgesetzt. Äußere Kennzeichen dafür sind der Bau von zwei Hallen mit insgesamt 6000 Quadratmetern sowie die Anschaffung eines neuen Maschinenparks. Dazu gehört eine 2500-Tonnen-Servopresse, mit der „sämtliche Pressen der Welt simuliert und Werkzeuge hochgenau eingearbeitet werden können“, so Markus Kreutel.

Nicht auf den ersten Blick zu sehen ist, dass alle Arbeitsplätze – ob im Engineering, in der Produktion oder in der Verwaltung – konsequent erneuert, die Arbeitsbedingungen weiter verbessert und die Prozesse nochmals deutlich optimiert wurden. „15 bis 20 Prozent mehr an Produktivität haben wir dadurch gewonnen“, betont der Geschäftsführer. Die digitale Abbildung aller Prozesse vom Auftragseingang bis zur Werkzeugeinbearbeitung sowie der Einsatz eines für Schwerlasten bis zu 30 Tonnen geeigneten Fahrerlosen Transportsystems sind einige Maßnahmen dafür, ebenso die weitere Vernetzung der Kommunikation nach innen und außen. „Hier hat Corona nochmals einen Schub gegeben“, sagt Markus Kreutel. In den Bereichen außerhalb der Produktion konnte die Quote für Home-Office-Arbeiten auf bis zu 80 Prozent erhöht werden. Veränderte Schichtübergabemodalitäten und weitere Maßnahmen trugen bei, ein strenges Hygienekonzept einzuhalten und dennoch kontinuierlich zu arbeiten. „Wir mussten bisher nicht auf Kurzarbeit ausweichen und sehen das auch in naher Zukunft nicht“, so Markus Kreutel.

Beim Porsche Werkzeugbau in Schwarzenberg sind aktuell 490 Mitarbeiter tätig. Hinzu kommen 180 Beschäftigte im slowakischen Dubnica. In der Slowakei wird aktuell ein FuE-Zentrum für das Thema Automatisierung aufgebaut, ein neues Feld für den Werkzeugbau.



Auf Werkzeuge für die Fertigung von hochkomplexen Außenhautteilen aus Aluminium sind die Mitarbeiter beim Porsche Werkzeugbau in Schwarzenberg spezialisiert.

The employees at Porsche Werkzeugbau in Schwarzenberg specialize in tools for the production of highly complex aluminum shell components.



Hell, sauber, freundlich: Blick in eine der neuen Produktionshallen des Porsche Werkzeugbau Schwarzenberg.

Bright, clean, friendly: a glimpse into one of the new production facilities at Porsche Werkzeugbau in Schwarzenberg.

Fotos/Photos: Porsche

The Porsche logo has been gracing the façade of a Schwarzenberg company for a good five years. In August 2015, the Stuttgart-based sports car manufacturer took over the toolmaking business that had belonged to robotics specialist Kuka since German reunification. Of course, the company's history stretches much farther back. It was founded as a workshop in 1898 and is now considered the epicenter of large-scale car body toolmaking in Germany. In the 1930s, Ferdinand Porsche himself relied on the skills and expertise of the Erzgebirge residents to manufacture the VW Beetle.

It was for this same key reason that the sports car manufacturer decided to purchase the toolmaker. "Porsche car bodies are designed with aluminum reinforcement, which is something that Schwarzenberg is exceptionally skilled at," explained Markus Kreutel, Chair of the Management Board at Porsche Werkzeugbau GmbH.

The engineers and specialists at the company have been able to demonstrate these skills in the latest Porsche models. The tools for all of the shell components for the new 911 model come from Schwarzenberg, and the aluminum shell of the electric Taycan is also made using production equipment from the Erzgebirge. The company's customer list also includes other VW Group brands as well as other companies. Customers are looking for both aluminum expertise and the previously offered steel expertise as well as toolmaking consultancy services such as development or start-up support.

There has been a significant increase in the share of projects involving electric vehicles. "It definitely makes a difference whether the car body is designed for a combustion en-

gine vehicle or an electric car. With electric or hybrid drives, the demands tend to increase rather than decrease" stressed Markus Kreutel, referring to factors such as wind and rolling noise, lightweight construction requirements, and rigidity as well as modified installation spaces. The increased design freedom for the car body design means that there are more demanding requirements for the production processes and thus for the toolmaker. "We partner with the vehicle developers and production planners from a very early stage, and we carry out consistent simultaneous engineering in order to bring new models into series production quickly and with a high level of quality," said the Managing Director, describing the integrated process.

With the acquisition of the toolmaking company, Porsche has implemented a roughly 40-million-euro investment and restructuring program in Schwarzenberg for the pur-

pose of maintaining the company's high standards. Evidence of this investment program can be seen in the construction of two facilities with a total area of 6000 square meters as well as in the purchase of new machinery. This includes a 2500-metric-ton servo-press that can be used to "simulate every press in the world and incorporate tools with high levels of precision," said Markus Kreutel. Something that isn't obvious at first glance is the consistent refurbishment of all workplaces, whether in engineering, production, or administration, as well as the further improvement of working conditions and re-optimization of processes. "This has allowed us to achieve productivity increases of 15 to 20 percent," emphasized the Managing Director. The digital mapping of all processes from incoming orders to tool incorporation, as well as the use of a driverless transport system suitable for heavy loads of up to 30 metric tons, are some of the measures that have been implemented for this, together with the further linking of internal and external communication. "Coronavirus gave us another push here," said Markus Kreutel. In non-production areas, the rate of working from home increased to up to 80 percent. Modified shift handover methods and additional measures have helped maintain a strict hygiene concept while also making sure that work can continue. "So far, we haven't had to resort to short-time working, nor do we foresee having to do so in the near future," assured Markus Kreutel.

There are currently 490 employees working at Porsche Werkzeugbau in Schwarzenberg, as well as 180 in Dubnica, Slovakia. In Slovakia, an R&D center is currently being built to focus on automation, which is a new field when it comes to toolmaking.

www.porsche-werkzeugbau.com



490 Beschäftigte arbeiten beim Porsche Werkzeugbau. Das Unternehmen besitzt ausgeprägte Kompetenzen für die bionische Werkzeugauslegung, um das Werkzeuggewicht zu senken und nachhaltig CO₂ einzusparen.

490 people are employed at Porsche Werkzeugbau. The company is highly skilled in bionic tool design, which helps to reduce tool weight and reduce CO₂ emissions on a lasting basis.

Deleco sorgt für die nötige Flexibilität

Modellbau Leistner aus Aue ist seit mehr als 20 Jahren gefragter Partner der Automobilindustrie

Seit über 20 Jahren behauptet sich das Unternehmen Modellbau Ingo Leistner aus Aue erfolgreich in der Automobilindustrie. 1999 als Zwei-Mann-Betrieb gestartet, beschäftigt Gründer Ingo Leistner heute 34 Mitarbeiter. Das Team ist auf die Fertigung von Urformen aus Exporit für den Werkzeugbau spezialisiert.

Etwa zwei Jahre bevor ein Neufahrzeug vom Band geht, begründen diese Urformen den Anfang der Serienproduktion: „Karosserieteile werden aus Stahlblech gestanzt, hierfür benötigt man Presswerkzeuge und für diese fertigen wir die Positiv-Vorlage aus Exporit, einer speziellen Form von Styropor“, beschreibt Ingo Leistner. Diese Leistungen nutzen namhafte Automobilisten wie Porsche, BMW, Audi oder VW so wie deren Zulieferer.

Da auf die Arbeit des Modellbauers Gießler,

ERP-System der verbindende Steuerungsmechanismus.

Termine, Kosten und das große Ganze im Blick

Drei Dinge schätzt der Geschäftsführer besonders an dieser Software: Die transparente Terminübersicht, die stichhaltige Aufschlüsselung sämtlicher Fertigungskosten sowie den schnellen und zentralen Zugriff auf die wichtigsten Informationen: „Dank Deleco haben wir es geschafft, unsere Daten aus den zuvor einzeln geführten Excel-Tabellen herauszulösen und sie zu bündeln.“ Als Informationszentrum dient das Deleco-Cockpit. Dieses webbasierte Portal stellt kundenindividuelle Auswertungen bereit – so wie die digitale Modellbegleitkarte. Ob Schwindmaß, Besonderheiten zum Gussaufmaß oder das vorgesehene Fräspro-

gramm – alle wichtigen Daten zu einem Exporit-Modell werden erfasst und automatisch in die Cockpit-Ansicht übernommen: „Mit der Modellbegleitkarte haben jetzt vom Plattenzuschnitt über das Fräsen bis zur Montage alle Teammitglieder genau die Parameter zur Hand, welche sie für ihre Arbeit benötigen“, schildert Ingo Leistner und nennt noch einen Vorteil: „Auch Aktualisierungen – zum Beispiel Änderungen an den Konstruktionen in letzter Minute – sind dank Deleco sofort im ganzen System verfügbar. So können wir sicher sein, dass alle immer auf dem neusten Wissensstand sind.“

mobilzulieferer: Auch die Terminplanung für die meist drei bis vier Wochen laufenden Aufträge ändert sich quasi täglich. Um alle Projekte perfekt zu koordinieren, wurde die alte Excel-Liste hier ebenso durch eine Cockpit-Auswertung ersetzt. Nun sind alle Termine, Fristen und der aktuelle Bearbeitungsstatus der Aufträge auf einen Blick ersichtlich. Dabei setzt das Unternehmen darauf, jegliche Zeiten zu den einzelnen Arbeitsgängen zurückzumelden, wodurch die Status-Informationen in Echtzeit zur Verfügung stehen. Dieses präzise Erfassen von Zeiten ist auch für die Kostenberechnung entscheidend. „In der Einzelteillfertigung ist die Kalkulation immer ein Knackpunkt, denn es gibt eben keine Schablone“, begründet Ingo Leistner. Deshalb gliedert Deleco alle Kostenbestandteile jedes Arbeitsschritts in der Fertigung bis ins Detail auf. Dank stichtags- und

Urformen aus Exporit bilden die Vorlage für Karosserie-Presswerkzeuge. Auf die Fertigung dieser Formen versteht sich der Modellbau Ingo Leistner aus Aue.

Mouldings made of Exporit build the pattern for pressing tools of car bodies. The Modellbau Ingo Leistner situated in Aue is the expert in manufacturing these mouldings.

Fotos/Photos: René Schulze



Werkzeugmacher und weitere Gewerke warten, ist bei den internen Prozessen Schnelligkeit gefragt. Deshalb wurde nach einer Business Software gesucht, welche die Arbeitspraxis des Unternehmens optimal unterstützt, strukturiert und Wissen vernetzt. Die Wahl fiel auf Deleco, die ERP-Software der Delta Barth Systemhaus GmbH aus Limbach-Oberfrohna. Heute, vier Jahre nach der Einführung, arbeitet jeder Mitarbeiter bei Modellbau Leistner mit dem Programm. Ob im Einkauf, Verkauf, in der Disposition oder im Lager, ob im Projektmanagement, in der Arbeitsvorbereitung oder der Produktionsplanung – überall ist das

gramm – alle wichtigen Daten zu einem Exporit-Modell werden erfasst und automatisch in die Cockpit-Ansicht übernommen: „Mit der Modellbegleitkarte haben jetzt vom Plattenzuschnitt über das Fräsen bis zur Montage alle Teammitglieder genau die Parameter zur Hand, welche sie für ihre Arbeit benötigen“, schildert Ingo Leistner und nennt noch einen Vorteil: „Auch Aktualisierungen – zum Beispiel Änderungen an den Konstruktionen in letzter Minute – sind dank Deleco sofort im ganzen System verfügbar. So können wir sicher sein, dass alle immer auf dem neusten Wissensstand sind.“ Eine weitere Herausforderung für den Auto-

zeitraumbezogener Auswertungen lassen sich auch langfristige Entwicklungstendenzen erkennen. „Zeit ist unser wichtigster Parameter. Dank genauer Analysen konnten wir Automatisierungspotenziale erkennen und unsere eigenen Prozesse sukzessive verbessern“, resümiert der Firmenchef.

Derart gerüstet, blickt Ingo Leistner mit Zuversicht in die Zukunft: „Keine Frage, in der Automobilbranche ist heute mehr Bewegung drin als je zuvor – aber wir können uns auf unsere Stärken verlassen – für die nötige Flexibilität sorgt Deleco.“

www.mb-leistner.de
www.delta-barth.de

Deleco provides the right flexibility

Modellbau Leistner situated in Aue is a partner in demand for the automotive industry for more than 20 years

For more than 20 years, Modellbau Ingo Leistner situated in Aue asserts itself successfully in the automotive industry. Started as a two-men-company in 1999, the founder Ingo Leistner engages 34 employees today. The team is specialising in the manufacturing of moulding made of Exporit for the tool making.

Approximately two years before a new vehicle will be produced these mouldings cause the start of the series production: „Body parts are blanked from steel plate, therefore you need pressing tools and for those we produce the positive pattern made of Exporit, a special form of EPS“, Ingo Leistner describes. The famous automotive industry like Porsche, BMW, Audi or VW as well as their suppliers use these services.

ment, in the working preparation or the production planning – the ERP-system is the combining control mechanism everywhere.

Having an eye on dates, costs and the big picture

The managing director appreciates three things about this software especially: The transparent date overview, the valid breakdown of all production costs as well as the fast and central access to the most important information: „Due to Deleco, we created the fact to unhinge our data from the Excel-tables which we conducted before and to combine them.“

The Deleco-Cockpit serves as information centre. This web-based portal provides customer-individual analyses – like the digital accessory modell card. Whether shrinkage

Another challenge for the automotive supplier: The date scheduling for the orders which run three or four weeks changes almost each day. In order to coordinate all projects perfectly the previous Excel-list has been substituted by a Cockpit-analysis as well. So now, all dates, deadlines and the current processing status of the orders are available at a glance.

Therefore the company focuses on reporting all times of the single working processes and that is why the status information is available in real time.

This precise registration of times is also a deciding point for the cost calculation. „The calculation in the manufacturing of single parts is always tricky because there are no patterns“, Ingo Leistner justifies. That is why Deleco structures all cost parts of each working process in the production with full



Because foundrymen, toolmakers and further crafts wait for the work of the modeller it is very important to be fast in the internal processes. That is why Modellbau Ingo Leistner searched for a business software which supports and structures the working procedure of the company optimally as well as networks knowledge. They made a choice for Deleco, the ERP-software of the Delta Barth Systemhaus GmbH situated in Limbach-Oberfrohna. Today, four years after the implementation, each employee at Modellbau Leistner works with the program. Whether in the purchase, the sales, the disposal or in the stock, in the project manage-

value, special features of the foundry allowance or the planned milling program – all important data of one Exporit-modell are registered and applied automatically by the Cockpit-view: „Now, all team members have the right parameters which are necessary for their work starting at the plate cut via the milling until the assembly according to the accessory modell card“, Ingo Leistner states and shows another advantage: „Also updates – for example changes of the constructions in the last minute – are immediately available in the whole system due to Deleco. So, we can be sure that all are always up to date.“

details. Due to deadline- and period-related analyses it is possible to realise also long-term developmental tendencies. „Time is our most important parameter. According to exact analyses, we were able to realise automation opportunities and to improve our own processes gradually“, the managing director sums up.

Prepared this way, Ingo Leistner looks ahead positively: „Beyond all question, today there is much more movement in the automotive industry than ever before – but we can count on our strengths – Deleco provides the right flexibility.“

www.mb-leistner.de
www.delta-barth.de

Digitaler Wissenstransfer in der Automotive Academy

Neues Angebot der TUCed: Online-Experten-Seminare für Fach- und Führungskräfte Effizientes Weiterbildungsformat unterstützt beim Strukturwandel in der Automobilindustrie

Lokalisiert in der Kernregion des sächsischen Automobilbaus verfügt die TU Chemnitz traditionell über ein überregional anerkanntes Expertenwissen zur Automobilindustrie. Es reicht von produktrelevanten Entwicklungen wie Strukturleichtbau, Antriebstechnologien oder Interieur über verschiedene Anwendungsfelder der Automotive-IT bis hin zur Gestaltung von automobilen Fertigungsprozessen. Um diesen „Wissensspeicher“ auch überregional für die Weiterbildung zu nutzen, wurde die TUCed GmbH als An-Institut für Transfer und Weiterbildung geschaffen.

Neben berufsbegleitenden Studiengängen, die seit Jahren erfolgreich durchgeführt werden, bietet die TUCed jetzt auch spezielle Online-Experten-Seminare für Verantwortliche in Unternehmen an. „Der gegenwärtige automobiler Strukturwandel ist dadurch gekennzeichnet, dass eine Vielzahl von Markt-, Produkt- und Prozessinnovationen auf die Branche und die Unternehmen einströmt – eine Flut von sich dynamisch verändernden Rahmenbedingungen, die den Einzelnen zu überfordern droht. Gemeinsam mit unseren Experten wollen wir einen Beitrag dazu leisten, durch einen TOP-Wissenstransfer zeit- und kostensparend Informationen zu relevanten Handlungsfeldern aufzubereiten, zu vermitteln und den Partnern zur Verfügung zu stellen“, erläutert der TUCed-Geschäftsführer Claus-Peter Held das neue Vorhaben.

Start ist Anfang März zum Thema „Elektromobilität in Europa“

Gestartet wird Anfang März mit einer Online-Seminar-Reihe zum Thema „Elektromobilität in Europa“, die passend zur erwarteten Nachfrage an mehreren Terminen angeboten wird. Ziel ist, faktenbasiert für die 2020 begonnene Trendwende zur Elektromobilität zu sensibilisieren, die vielfach immer noch unterschätzt wird. Auf Basis gegenwärtiger Strategien und Planungen sowie bereits in Realisierung befindlicher Vorhaben soll zudem detailliert aufgezeigt werden, welche Entwicklungen bis 2025 in der deutschen bzw. europäischen Automobilindustrie zu erwarten sind.

Detaillierte strategische Informationen für Zulieferer

Mit Blick auf die kundenspezifische Geschäftsentwicklung werden in drei nachfolgenden Workshops die Elektromobilitätsstrategien deutscher, europäischer und außereuropäischer Automobilhersteller detailliert vertieft, so dass je Hersteller erkennbar wird, auf welche Entwicklung sich Zulieferer und Dienstleister einzustellen haben: z.B. Meilensteine und Volumenziele der jeweiligen E-Strategie, bestehende und geplante E-Standorte, Antriebsmix und Plattformstrategie, Wertschöpfungsverbund.

„2020 löst Europa endlich die Handbremse bei der E-Mobilität. Deutschland wird dabei zu einem TOP-Standort für die Produktion von Elektroautos. Diese Entwicklung widerlegt Horror-Szenarien zum Niedergang der deutschen Automobilindustrie, die gegenwärtig wieder die Runde machen“, so die Branchen-Experten Prof. Dr. Werner Olle und Dr. Daniel Plorin vom Chemnitz Automotive Institute (CATI), die diese Online-Seminar-Reihe durchführen.

Mitglieder der Netzwerke AMZ und at profitieren zusätzlich

Das Seminar baut auf einer im September 2020 veröffentlichten CATI-Studie auf, die in Zusammenarbeit mit den Automobil-Netzwerken in Sachsen und Thüringen erarbeitet wurde. Aufgrund der dynamischen Entwicklung bei der Elektromobilität wird im Rahmen des Experten-Seminars das Datenmaterial fortlaufend aktualisiert und den Teilnehmern zur Verfügung gestellt. Mitgliedsfirmen der Automobilnetzwerke AMZ und automotive thüringen (at) erhalten einen vergünstigten Preis.

Zweites Thema ist der automobiler Produktentstehungsprozess

Mitte März beginnt dann bereits ein zweites Online-Seminar zum Handlungsfeld „Automobiler Produktentstehungsprozess“, der Standards, Abläufe, Schnittstellen, Methoden und neue Anknüpfungspunkte bei fortschreitender Elektrifizierung und Elektromobilität zum Inhalt hat. Branchenexperte



Mit Online-Seminaren zum Thema „Elektromobilität in Europa“ startet Anfang März 2021 die Automotive Academy der TUCed, dem An-Institut für Transfer und Weiterbildung der TU Chemnitz.

Foto: Volkswagen

für dieses Thema ist Prof. Dr.-Ing. Ralph Meyer vom Institut für Automobilforschung an der TU Chemnitz.

Weitere Themen werden folgen, so dass hierdurch nach und nach vielfältige Mosaiksteine einer Automotive Academy entstehen.

Mit Springer Nature hat die TUCed zudem einen renommierten Marketing-Partner gefunden, der durch seine überregionale Präsenz und Vernetzung mit der Industrie zusätzlich mithelfen wird, dieses Vorhaben zum Erfolg zu führen.

Weitere Informationen und Anmeldung bei:
TUCed-Projektmanager
Dipl.-Ing. (BA) Martin Schuler,
martin.schuler@tuced.tu-chemnitz.de
Tel.: 0176-41481150

Digital knowledge transfer in the Automotive Academy

**New program from TUCed: Online expert seminars for specialists and management personnel
Efficient format for advanced training provides support for structural transformation in the automotive industry**



The Automotive Academy of TUCed, an affiliated institute for knowledge transfer and advanced training at Chemnitz University of Technology, kicks off at the beginning of March 2021 with online seminars on the topic of "Electric mobility in Europe."

Photo: Volkswagen

Located in the core region of Saxony's automotive manufacturing industry, Chemnitz University of Technology has expert knowledge of the industry that is recognized well beyond the borders of the region. This knowledge ranges from product-relevant developments such as lightweight structures, drive technology, or interiors to various fields of application for automotive IT through to the development of automotive production processes. TUCed GmbH was created as an affiliated institute for knowledge transfer and advanced training in order to allow other regions to benefit from this knowledge base for advanced training.

In addition to the vocational study courses that have been run successfully for years, TUCed now also offers special online expert seminars for managers in companies. "As part of the structural transformation that the automotive industry is currently

going through, companies and the industry as a whole are experiencing an influx of market, product and process innovations – a flood of dynamically changing framework conditions that threaten to overwhelm the individual. Working together with our experts, we want to offer an optimal transfer of knowledge to help prepare and communicate time- and cost-saving information for relevant fields of application and make it available to our partners," said TUCed Managing Director Claus-Peter Held, explaining the new initiative.

The topic of "Electric mobility in Europe" kicks off in March

At the beginning of March, a series of online seminars on the topic of "Electric mobility in Europe" will be offered on multiple dates, to meet the expected level of demand. The aim of these seminars is to present fact-based information and to educate the attendees about the shift toward electric mobility, which began in 2020 and is still frequently underestimated. The seminars will also demonstrate in detail the developments that are expected up to 2025 in the German and European automotive industry based on current strategies and plans as well as on projects that are already underway.

Detailed strategic information for suppliers

Three consecutive workshops focusing on customer-specific business development will provide a detailed discussion of the electric mobility strategies of German, European, and non-European automobile manufacturers, so that suppliers and service providers will be able to recognize which developments they need to brace for depending on the manufacturer: e.g., milestones and target volumes for the respective e-strategy, existing and planned e-locations, platform strategies, the mix of drive technologies, and the value creation network.

"In 2020, Europe finally released the handbrake on electric mobility. Now Germany is becoming a top location for the production of electric cars. This development refutes the horror scenarios that are currently mak-

ing the rounds regarding the downfall of the German automotive industry," noted industry experts Prof. Dr. Werner Olle and Dr. Daniel Plorin from the Chemnitz Automotive Institute (CATI), who will be running this series of online seminars.

Added benefit for members of the AMZ and at networks

The seminar builds on a CATI study published in September 2020, which was carried out in collaboration with the automotive networks in Saxony and Thuringia. Because of the dynamic nature of developments in the field of electric mobility, the data pertaining to the expert seminar will be continually updated and provided to participants. Member companies of the AMZ and automotive thüringen (at) automotive supplier networks will benefit from a discounted price.

Second topic – the automotive product development process

In mid-March, a second online seminar on the topic of the "Automotive product development process" will begin. This seminar will cover the standards, processes, interfaces, methods, and new points of contact involved in the advancement toward electrification and electric mobility. The industry expert for this topic is Prof. Dr.-Ing. Ralph Meyer from the Institute for Automobile Research at Chemnitz University of Technology.

More and more topics will be added, and eventually combined as part of an Automotive Academy.

In Springer Nature, TUCed has found a renowned marketing partner that will use its international presence and industry network to help guide this project to success.

For further information and to register, please contact:
TUCed Project Manager
Dipl.-Ing. (BA) Martin Schuler,
martin.schuler@tuced.tu-chemnitz.de
Tel.: +49 176-41481150

Der Automobilentwickler IAV und die Hochschule Mittweida kooperieren bei der Aus- und Weiterbildung von Fachkräften und haben das Master-Studienangebot „Vernetzte intelligente Systeme“ gestartet.

The automotive developer IAV and Mittweida University of Applied Sciences are cooperating in the training and education of skilled workers, having created the master's degree "Intelligent Connected Systems".

Foto/Photo: Cecillie Arcurs



Qualifizierung zu vernetzter Mobilität

IAV und Hochschule Mittweida starten neues Master-Studium

Qualification in connected mobility

IAV and Mittweida University of Applied Sciences start new master's degree

Der Automobilentwickler IAV und die Hochschule Mittweida kooperieren bei der Aus- und Weiterbildung von Fachkräften: Mit dem Master-Studienangebot „Vernetzte intelligente Systeme“ bilden sie Studierende wie Professionals in zentralen Zukunftsthemen der Mobilität von morgen aus. IAV übernimmt dafür auch die Finanzierung zweier Stiftungsprofessuren.

Die Transformation der Automobilbranche wird über neue Antriebe, Services und Dienstleistungen gelingen. Diese zu entwickeln, ist die Aufgabe von Spezialisten. IAV, einer der weltweit führenden Engineering-Partner der Automobilindustrie, geht dafür in Zusammenarbeit mit der Hochschule Mittweida einen für das Unternehmen bislang einmaligen Weg: IAV finanziert zwei Stiftungsprofessuren und unterstützt Mitarbeiter darin, neben dem Beruf das Masterstudium zu absolvieren. Der Studiengang steht auch Bewerbern offen, die nicht bei IAV arbeiten. 15 Studierende sind es aktuell im ersten Semester, darunter fünf von IAV.

Matthias Kratzsch, Vorsitzender der IAV-Geschäftsführung, betont die zentrale Rolle von Aus- und Weiterbildung für das Automotive-Engineeringunternehmen: „In Koopera-

tion mit der Hochschule Mittweida schalten wir nun noch mal einen Gang höher und qualifizieren unsere Mitarbeiter und vielversprechende Talente zielgerichtet in zentralen Zukunftsthemen unserer Branche.“

Prof. Dr.-Ing. Jan Thomanek von der Fakultät für Ingenieurwissenschaften der Hochschule Mittweida, der selbst viele Jahre in der Automobilindustrie tätig war, hat gemeinsam mit den Stiftungsprofessoren Falk Langer und Daniel Kriesten die Studienrichtung „Vernetzte intelligente Systeme“ im Masterstudiengang Elektrotechnik-Automation entwickelt. Die Studienrichtung behandelt mit starkem Praxisbezug Themen wie Softwareentwicklung, Cyber Security, Künstliche Intelligenz sowie das vernetzte und automatisierte Fahren. Die Stiftungsprofessuren „Methoden und Technologien Automotive Software“ sowie „Connectivity & Services Automotive Software“ finanziert IAV für drei Jahre mit der Option einer Verlängerung um weitere zwei Jahre.

Die enge Kooperation zwischen Forschung und Industrie bringt die Studierenden früh in den Austausch mit Unternehmen, bietet jedoch ebenso den von Unternehmen kommenden Mitarbeitern ein attraktives Qualifizierungsprogramm. Christian Schreiber, Ingenieur bei IAV am Standort Ingolstadt,

nutzt das Angebot des Master-Studiengangs. Das geschieht kombiniert über Online-Lehre und Präsenztage in Mittweida. IAV stellt Christian Schreiber die notwendigen Weiterbildungstage und Rahmenbedingungen zur Verfügung, sodass das Studium in der zweijährigen Regelstudienzeit ohne große Einkommenseinbußen zu bewältigen ist.

The Automotive developer IAV and Mittweida University of Applied Sciences are cooperating in the training and education of skilled workers: With the new master's degree, "Intelligent Connected Systems", they will educate students and professionals in the central issues concerning the mobility of tomorrow. IAV will also finance two endowment professorships.

The transformation of the automotive sector will take place via new drives, products and services. Developing these is the job of specialists. To produce these specialists, IAV, a worldwide leading engineering partner of the automotive industry, is entering into a collaboration with Mittweida University of Applied Sciences, a first for the company thus far: IAV will

finance two endowment professorships and support employees in completing the master's degree part-time. The degree is also open to applicants who do not work at IAV. 15 students are currently in their first semester, five of them from IAV.

Matthias Kratzsch, Managing Director of IAV, emphasizes the central role of further education and training for the automotive engineering company: "By working with Mittweida University of Applied Sciences, we are stepping our efforts up a gear and educating our employees and prospective new talents in the central issues concerning the future of our industry."

Prof. Dr.-Ing. Jan Thomanek from the Faculty of Engineering at Mittweida University of Applied Sciences, who spent many years

working in the automotive industry himself, developed the master's degree "Intelligent Connected Systems" in the field of electro-technical automation together with endowed professors, Falk Langer and Daniel Kriesten. The degree course will take an extremely practical approach to subject areas such as software development, cyber security, artificial intelligence, and connected and autonomous driving. IAV will finance the endowment professorships "Methods and Technologies in Automotive Software" and "Connectivity & Services in Automotive Software" for three years, with the option to extend for two additional years.

The close cooperation between research and industry will bring students into early contact with companies, while offering em-

ployees of these companies an attractive qualification program. Christian Schreiber, an engineer at IAV's Ingolstadt site, has decided to take the master's degree. He will study through a combination of online tuition and in-person attendance in Mittweida. IAV will provide Christian Schreiber with the necessary days off and flexible working conditions, so that he can complete the degree in the standard two years without losing too much of his income.

www.iav.de

www.hs-mittweida.de

Anzeige/advertisement

#HEAVYMETALL job ist dein Ding?

MELEGHYAutomotive

heavymetalljob.de

Wir suchen unter anderem:

Instandhalter (m/w/d)

Anlagenfahrer (m/w/d)

Qualitätsprüfer (m/w/d)

und viele mehr für unser
#teammeleghy an unseren
Standorten **Gera** und **Reinsdorf**.

Mobiles Spritzgießen, innovatives Fügen, neues Labor

Ausgezeichnetes Leichtbau-Startup in Dresden, verbesserte Forschungs-Infrastruktur in Chemnitz

Mobile injection molding, innovative joining and a new laboratory

Award-winning lightweight engineering start-up in Dresden improves research infrastructure in Chemnitz

Leichtbau ist eine Schlüsseltechnologie beim Wandel der Automobilbranche hin zu umweltfreundlichen Fahrzeugen und ressourceneffizienten Produktionsprozessen. Sächsische Unternehmen und Forschungseinrichtungen warten auf diesem Feld immer wieder mit Innovationen auf.

Robin heißt das jüngste Startup des Instituts für Leichtbau und Kunststofftechnik (ILK) an der TU Dresden. Mit der Idee des mobilen Spritzgießens hat das Gründerteam um Dr. Michael Krahl in mehreren Wettbewerben überzeugt und neben dem Silber-Award beim IQ Innovationspreis Mitteldeutschland in der Kategorie Automotive den AVK-Innovationspreis in der Kategorie Prozesse und Verfahren gewonnen.

Dem Robin-Team ist es durch den Einsatz von Kohlenstofffasern in einem Composite-C-Bügel einer Spritzgießmaschine erstmalig gelungen, die Maschine mit einem Gewicht von unter 140 Kilogramm zu bauen. Dadurch kann sie beispielsweise an einem Roboter befestigt und frei im Raum bewegt werden. Durch diese Mobilität und Flexibilität in der Anlagentechnik wird das Spritzgießen bei der Fertigung von hybriden Bauteilen revolutioniert.

An ultraleichten Aufbaustrukturen für Kommunalfahrzeuge arbeiten Partner in Mitteldeutschland. Sie wollen aus Leichtmetallen und Faserverbundkunststoffen Sammelbehälter konstruieren, die schwere Stahlaufbauten klassischer Müllwagen ersetzen und etwa ein Drittel leichter sind. Wissenschaftler des Fraunhofer IWS entwickeln dafür innovative Fügetechnologien wie das „HeatPress-Cool-integrativ“ (HPCI)-Verfahren. Ein Laser raut zunächst die Aluminiumbauteile auf. Dabei entstehen Gräben im Metall, dünner als eine Stecknadel und nur etwa 200 Mikrometer tief. Dann presst das Werkzeug das Kunststoffbauteil an die Alustrebe und erwärmt das Metall kurz. Dabei schmilzt der Thermoplast auf der Aluminiumoberfläche, fließt in die lasergeformten Gräben und ver-



Mit dem AVK-Innovationspreis prämierte Robin-Verfahrenstechnologie und Szenario zum Einsatz mehrerer Systeme in Montagelinien.

The award-winning Robin process technology, which claimed an AVK Innovation Prize, and scenario for the use of multiple systems in assembly lines

Foto/Photo: TUD/ILK

ankert sich dort beim Erkalten. Nach wenigen Sekunden sind Aluminium und Verbundkunststoff dauerhaft und fest verbunden. Geplant ist eine Ausgründung für die Produktion dieser Fügezeugen.

Weiter verbessert haben sich die Bedingungen für die Chemnitz Leichtbauforscher. Mit Inbetriebnahme des Laborgebäudes MERGE an der TU Chemnitz ist der Zusammenschluss vieler dezentraler Einrichtungen und somit eine deutlich verbesserte und auch schnellere Arbeit in den zahlreichen Forschungsprojekten möglich geworden. Durch die Ausstattung im Bereich Prüftechnik können etwa hochgefüllte Kunststoff-Compounds für neue Brennstoffzellen-Anwendungen untersucht werden. Auch weitere Aufgaben, insbesondere die Forschungs-Zusammenarbeit mit dem Mittelstand, unterstützt die neue Infrastruktur wesentlich.

Lightweight engineering is a key technology in the transformation of the automotive industry toward environmentally

friendly vehicles and resource-efficient production processes. Saxon companies and research institutes continue to excel in this field with new innovations.

Robin is the name of the latest start-up of the Institute of Lightweight Engineering and Polymer Technology (ILK) at Dresden University of Technology. Dr. Michael Krahl and his team impressed judges in several competitions with their idea of mobile injection molding, claiming both the Silver award in the Automotive category of the IQ Innovation Prize Central Germany and the AKV Innovative Prize in the Processes category.

By using carbon fibers in a composite C-frame of an injection molding machine, the Robin team succeeded for the first time in building a machine weighing less than 140 kg. This allows the machine to be mounted on a robot, for example, so it can move freely around the room. This mobility and flexibility in plant engineering will revolutionize injection molding in the produc-

tion of hybrid components.

Partners in central Germany are working on ultralight body structures for municipal vehicles. They want to replace the heavy steel bodies of classic waste collection trucks with collection containers made of lightweight metals and fiber-reinforced plastics that are one third lighter. To make this possible, scientists at the Fraunhofer Institute for Material and Beam Technology are developing innovative joining technologies, such as the "HeatPressCool integrative" (HPCi) process. First, a laser roughens the aluminum components. This creates grooves in the metal that are thinner than a pin and only 200 micrometers deep. Then the tool presses the plastic component onto the aluminum strut and briefly heats the metal. The thermoplastic melts on the aluminum surface, flows into the laser-formed grooves and becomes anchored there as it dries. In only a few seconds, the aluminum and fiber-reinforced plastic are tightly and permanently bonded together. A spin-off company is planned for the production of the joining guns.

Facilities for lightweight engineering researchers in Chemnitz have improved once again. With the commissioning of the MERGE



Das neue MERGE-Laborgebäude der TU Chemnitz grenzt unmittelbar an die bereits 2015 fertiggestellte Forschungshalle und ist eine nochmalige Verbesserung der Infrastruktur für die Leichtbauforschung.

The new MERGE laboratory building at Chemnitz University of Technology is directly adjacent to the research hall, built in 2015, and is yet another improvement to the university's research infrastructure for lightweight engineering.

Foto/Photo: Jacob Müller

laboratory building at Chemnitz University of Technology, multiple faculties have now been merged, enabling faster and more efficient collaboration on the many research projects that are housed there. The new testing technology facility will allow research into highly filled plastic compounds for new

fuel cell applications. The new infrastructure will also support other activities, especially research collaborations with medium-sized businesses.

Mehr zu sächsischen Leichtbauaktivitäten unter/For further information:
www.leichtbau-sachsen.de

Anzeige/advertisement

Wir begleiten den Wandel

Der Automobil- und Fahrzeugbau gehört traditionell zu den größten und stärksten Branchen in Deutschland. Jetzt steht sie vor den größten Herausforderungen ihrer Geschichte.

Mit 420 Berufsträgern an zehn inländischen und zehn ausländischen Standorten gehören wir zu den größten Rechtsanwaltskanzleien Deutschlands. Ein Team von über 20 Rechtsanwälten, einige davon mit Führungserfahrung in Automotive-Unternehmen, widmet sich ausschließlich der Automobilindustrie. Wir beraten OEMs und Zulieferer seit Jahren erfolgreich umfassend entlang der gesamten Lieferkette.

Sprechen Sie uns an!

Luther Rechtsanwaltsgesellschaft mbH | Grimmaische Straße 25 | 04109 Leipzig
Dr. Klaus Schaffner | Telefon + 49 341 5299 0 | klaus.schaffner@luther-lawfirm.com



Bangkok, Berlin, Brüssel, Delhi-Gurugram, Düsseldorf, Essen, Frankfurt a. M., Hamburg, Hannover, Jakarta, Köln, Kuala Lumpur, Leipzig, London, Luxemburg, München, Shanghai, Singapur, Stuttgart, Yangon

Rechts- und Steuerberatung | www.luther-lawfirm.com

Luther.

Branche im dreifachen Stresstest

Großer Bedarf nach Direktaustausch zum 24. Internationalen Jahreskongress der Automobilindustrie

Die Automotive-Branche muss derzeit einen dreifachen Stresstest bestehen: Transformation zur CO₂-neutralen Mobilität, Coronapandemie und Sicherung einer wettbewerbsfähigen Produktion. Diese Themenkreise bestimmten die Diskussionen zum 24. Internationalen Jahreskongress der Automobilindustrie am 13./14. Oktober 2020 in Zwickau, der kurz vor dem zweiten Lockdown noch als Präsenzveranstaltung durchgeführt werden konnte und an beiden Tagen insgesamt rund 300 Teilnehmer nach Zwickau führte.

Rund 150 Teilnehmer nutzten am 14. Oktober 2020 die Möglichkeit zu Information und Austausch auf dem 24. Automobilkongress in Zwickau.

Der ehemalige BMW-Volkswirt und heutige Direktor des Instituts für Wirtschaftsanalyse und Kommunikation Dr. Helmut Becker (l.) erhielt für seine jahrelange intensive Begleitung des Kongresses die Ehrenurkunde der IHK Chemnitz aus den Händen dessen Präsidenten Dr. Dieter Pfortner.

Around 150 participants took the opportunity for information and debate at the 24th Automotive Congress in Zwickau on October 14, 2020.

For his support of the Congress over many years, former BMW economist and present Director of the Institute for Economic Analysis and Communication Dr. Helmut Becker (l.) received a Chamber of Commerce and Industry Chemnitz certificate of honor from the President of the Chamber, Dr. Dieter Pfortner.

Fotos/Photos: IHK/Kristin Schmidt, Frank Reichel

bonisierung des Verkehrs gelingt nur mit nichtfossilen Brennstoffen.“ Wenn der Strom für E-Mobilität hauptsächlich aus der Kohle kommt, werde es in Sachen Klimaziele „ein böses Erwachen“ geben, prognostiziert er. Für ein neues Herangehen an das Thema Mobilität plädierte Prof. Dr. Gennadi Zikordis, Direktor des Forschungsinstituts Fahrzeugtechnik an der HTW Dresden. „Wir müssen das Entweder-oder-Denken ablegen und auch andere Technologien in Betracht ziehen.“ Die Verbrennungskraftmaschine werde noch Jahrzehnte eine Zukunft haben,

vom CAC Chemieanlagenbau Chemnitz auf. In einer Pilotanlage hat das Unternehmen bereits „grünes“ Benzin hergestellt, das in Flottenversuchen seine Tauglichkeit bewies. Dr. Stahlschmidt rechnete vor, dass für die 15 Milliarden Euro, die deutschen OEM 2021 theoretisch als Strafzahlungen drohen, wenn sie die europäischen CO₂-Flottenziele nicht erreichen, 13 Anlagen gebaut werden können. Damit lässt sich etwa ein Fünftel des Kraftstoffbedarfs in Deutschland ohne Investitionen in Lade- sowie weitere Infrastrukturen klimaneutral herstellen.



Noch nie haben so viele Anmeldungen in der Geschichte des Kongresses vorgelegen wie 2020, verwies Dr. Dieter Pfortner, Präsident des Veranstalters IHK Chemnitz, auf den „Riesenbedarf“ nach direkten Gesprächen und Live-Treffen.

Die Referenten aus verschiedenen Bereichen von Wirtschaft, Wissenschaft und Politik betonten in einer bisher öffentlich so nicht kommunizierten Einigkeit, dass neue nachhaltige Mobilität Technologieoffenheit erfordere. Alles, was der CO₂-Reduzierung diene, werde gebraucht. Bislang stehe hier der Eindruck, dass ohne nach links und rechts zu schauen die batterieelektrische Mobilität nach vorn gepusht werde. Mit dieser einseitigen Konzentration auf den Motor schlage man den Falschen, betonte Dr. Helmut Becker. Der ehemalige BMW-Volkswirt und langjährige Begleiter des sächsischen Kongresses plädierte dafür, die Dinge vom Kopf auf die Füße zu stellen: „Das Problem ist nicht das Aggregat, sondern der Stoff, mit dem es befeuert wird. Die Dekar-

wenn sie mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben wird. Gebraucht wird der Mix aus E-Mobilität mit Batterie und Brennstoffzelle, Hybridisierung und modernen Verbrennungsmotoren mit synthetischen Kraftstoffen.

Dass synthetische Kraftstoffe derzeit von der Politik und Gesetzgebung ausgebremst werden, habe weitreichende gesellschaftliche Folgen, betonte Prof. Dr. Thomas Koch, Leiter des Instituts für Technologie KIT. Damit werde der individuellen Mobilität für den kleinen Geldbeutel ein Riegel vorgeschoben. Fachleute bei den Automobilherstellern sehen durchaus die Vorteile solcher e-Fuels, die sofort als Beimischung für die bestehende Antriebstechnologie und das Tankstellennetz genutzt werden können und außerdem zum Erhalt von Arbeitsplätzen in der Branche beitragen.

Dass es für die Produktion von synthetischen Kraftstoffen bereits eine marktfähige Lösung gibt, zeigte Dr. René Stahlschmidt

Gründe für die offensichtliche Schieflage zwischen technisch sinnvoll Machbarem und den aktuell eingeschlagenen Wegen liegen nicht zuletzt in den von der Europa- und Bundespolitik verursachten Gesetzgebungen und weiteren Regularien. Mit Gesetzen zu Home Office, Lieferketten oder Brennstoffemissionshandel verschlechtert die Politik weiter die Wettbewerbsbedingungen des Standortes Deutschland, so der Tenor in Vorträgen und Diskussionen.

Der Bedarf nach Information und Austausch wird unter den gegebenen Vorzeichen weiterhin hoch bleiben, so dass die in Vorbereitung befindliche Jubiläumsveranstaltung wieder auf viel Zulauf hoffen kann. Der 25. Internationale Jahreskongress der Automobilindustrie findet am 12. und 13. Oktober 2021 in Zwickau statt, veranstaltet von der IHK Zwickau in Kooperation mit dem sächsischen Automobilzulieferernetzwerk AMZ.

Rück- und Ausblick gibt es unter:
www.chemnitz.ihk24.de/automobilkongress2021

Sector undergoes triple stress test

Enormous demand for direct discussion at the 24th International Annual Congress of the Automotive Industry

The automotive sector is currently undergoing a triple stress test: The transition to carbon-neutral mobility, the coronavirus pandemic and the need to keep production competitive. These issues shaped discussion at the 24th International Annual Congress of the Automotive Industry on October 13–14, 2020, in Zwickau. This was successfully held as an in-person event shortly before the second lockdown, and was attended by around 300 delegates on both days.

ing transport by using non-fossil fuels." If the electricity for e-mobility comes mainly from coal, then we are in for "a rude awakening" in terms of our climate goals, he predicts. Prof. Dr. Gennadi Zikoridse, Director of Dresden University of Applied Sciences' Vehicle Engineering Research Institute, called for a new approach. "We need to put aside either-or thinking, and consider other technologies as well." If it is powered by carbon-neutral fuels, the internal-combustion engine still has decades ahead of it.

calculated that 13 plants could be constructed for the 15 billion euros that German OEMs could theoretically be fined in 2021 if they fail to reach the European CO₂ fleet targets. Consequently, around one fifth of Germany's fuel requirement could be manufactured climate-neutrally without investment in charging or other infrastructures.

Reasons for the apparent misalignment between what is technically reasonable and feasible, and what is currently underway, lie



The number of registrations for 2020 was the highest in the history of the Congress, according to Dr. Dieter Pfortner, President of the Chamber of Commerce and Industry Chemnitz, which hosted the event, citing the "enormous demand" for direct discussions and live meetings. Speakers from different areas of business, science and politics were in greater agreement than ever before about the fact that new sustainable mobility requires technological openness. According to the speakers, everything that can help reduce carbon dioxide is needed. Previously, it had seemed that battery electric mobility was being driven forward without anyone looking left or right. Dr. Helmut Becker emphasized that we are on the wrong track with this single-minded concentration on the motor. The former BMW economist and long-term supporter of the Saxon Congress called for us to turn our thinking upside down: "The problem is not the powertrain, but rather what fuels it. We will only succeed in decarboniz-

What is needed is a mix of battery and fuel-cell e-mobility, hybrids and modern combustion engines using synthetic fuels.

The fact that synthetic fuels are currently being held back by politics and legislation has far-reaching social consequences, emphasized Prof. Dr. Thomas Koch, Director of the Institute for Piston Engines at the Karlsruhe Institute of Technology KIT. This is hampering low-cost individual mobility. Specialists at automobile manufacturers can certainly see the advantages of these types of e-fuels, which can be immediately used as admixtures for existing drive technology and for the filling-station network, and which also contribute to protecting jobs in the sector.

Dr. René Stahlschmidt, of CAC Chemieanlagenbau Chemnitz, highlighted that a marketable solution for the production of synthetic fuels already exists. The company has already manufactured "green" gasoline in a pilot plant, and this fuel proved its suitability during fleet testing. Dr. Stahlschmidt

not least in the legislation and additional regulations generated by German and European politics. The general feeling from the presentations and discussions was that politics is further damaging Germany's competitive conditions with laws on home offices, supply chains and fuel-emissions trading. In the current circumstances, the need for information and exchange is set to remain high, so the anniversary event currently being prepared can again look forward to a good attendance. The 25th International Annual Congress of the Automotive Industry will take place in Zwickau on October 12–13, 2021, hosted by Zwickau Chamber of Commerce and Industry in cooperation with the Saxon automotive supplier network AMZ.

A review and an outlook can be found at:
www.chemnitz.ihk24.de/automobilkongress2021

Das Kapitalmarktjahr 2020: Die stille Revolution und die Unendlichkeit der Gelderschaffung

Das Jahr 2020 lässt sich relativ kurz mit einem Wort beschreiben: „Corona“.

Es gibt wohl keinen Bereich in der Wirtschaft und im sozialen Leben, der nicht durch das Virus tangiert wurde. Lange stand die Welt nicht vor einer größeren Herausforderung. Der Begriff „Globalisierung“ wurde plötzlich in einem völlig anderen Kontext verstanden.

Fast ein Jahr später sind die Veränderungen im täglichen Leben unübersehbar. Auch wenn es scheinbar noch so weit weg erscheint, kann man das Ende der Coronakrise schon heute sehen.

Wir gehen in ca. 6 Monaten von einer relativen Normalisierung des Lebens aus und bauen auf die Konstante „Mensch“, der sich unter extremen Bedingungen anpassen kann, aber auch schnell Negativerlebnisse verdrängt und sich in seinem tiefsten Inneren nicht ändert. Deshalb wird er vergessen und bald wieder in Restaurants, Biergärten und Museen anzutreffen sein. Dennoch wird es einschneidende Änderungen gegeben haben, die dann aber wahrscheinlich fast nicht mehr wahrgenommen werden.

Durch die Einschränkungen der Corona-Zeit haben wir uns nämlich bereits angepasst. Wir bezahlen an der Kasse im Supermarkt mit Karte oder Handy, mussten im harten Lockdown lernen, digitale Medien zu nutzen und online statt in Filialen einzukaufen. Wir halten Videokonferenzen ab, statt zu reisen und schauen Filme online, weil die Kinos geschlossen sind.

Die Digitalisierung wurde in wenigen Monaten mehr vorangetrieben als in den vorangegangenen 3 Jahren. Ein Großteil dieser Entwicklung wird dauerhaft bleiben und eine Verbesserung darstellen.

Themen wie Medizintechnik, Digitalisierung des Gesundheitssektors, Biotechnologie, Robotik, digitales Zahlen und disruptive Geschäftsmodelle durchdringen die Gesellschaft und werden wohl dauerhaft Gewinner der Corona-Pandemie sein.

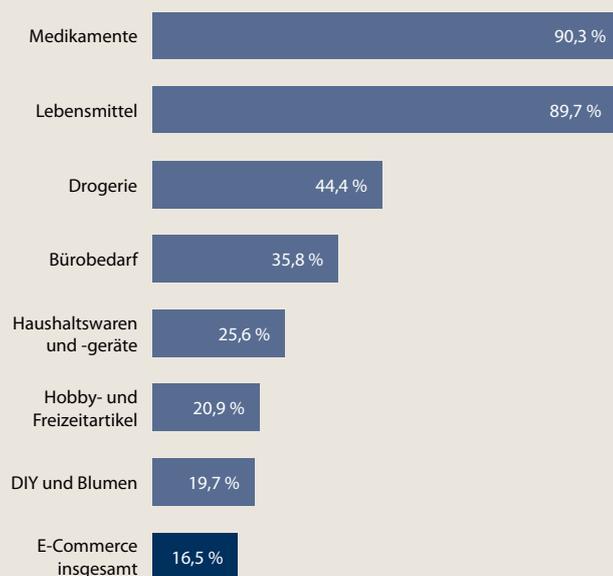
Ein Spiegelbild dieser Entwicklung konnten wir am Kapitalmarkt bereits beobachten und haben in diesen Segmenten investiert, weil sie die Zukunft der Wirtschaft darstellen.

Die wirtschaftlich negativen Seiten der Coronakrise sind die enormen geldpolitischen Maßnahmen der Notenbanken weltweit. Der Schuldenstand durch Corona ist größer als nach dem 2. Weltkrieg. Diese Maßnahmen waren und sind aber notwendig, um die wirtschaftlichen Verwerfungen möglichst gering zu halten.

Um die Schulden der Länder erträglich zu gestalten, haben die Notenbanken weltweit die Zinsen auf historisch niedrige Sätze gesenkt. Da aber die aktuelle Verschuldung nur über eine längere Zeit abzubauen ist, leuchtet jedem ein, dass die Zeit des „billigen Geldes“ längerfristig Bestand haben wird.

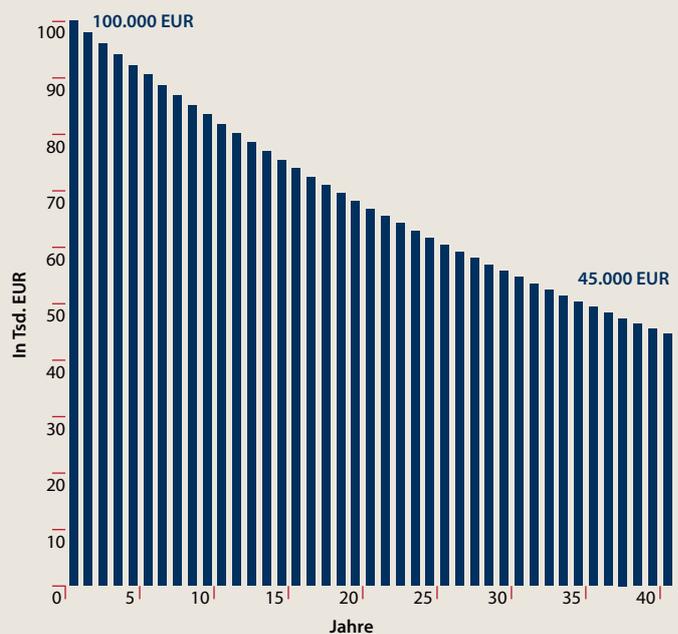
Man muss sich also fragen: Wenn Geld scheinbar unendlich zur Verfügung steht und die Kosten (Zinsen) gegen Null gehen, wieviel ist dann mein Geld auf dem Konto noch wert?

Corona verändert die Online-Einkaufsgewohnheiten Entwicklung des E-Commerce-Umsatzes in Deutschland Q2 2020 gegenüber Q2 2019



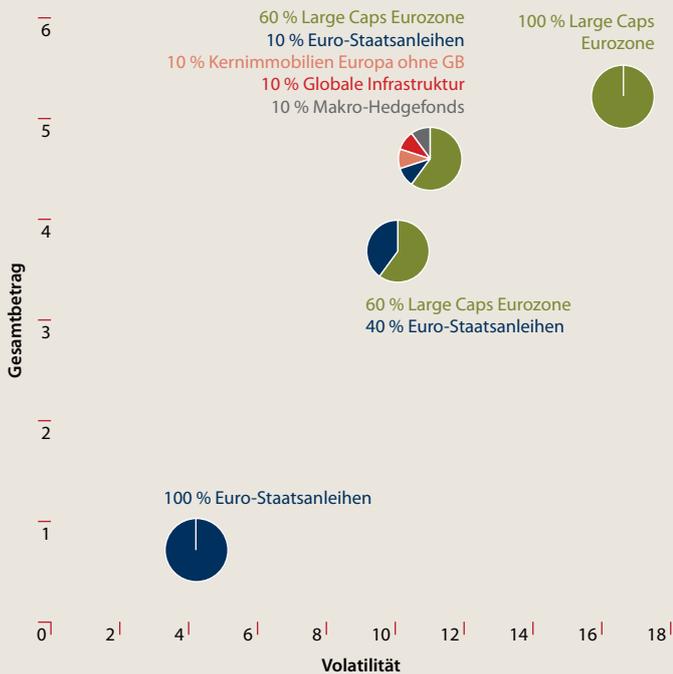
Quelle: bevh

Effekt einer Inflation von 2 % auf die Kaufkraft von 100.000 Euro



Quelle: JPM Asset Management

Erwartete Erträge und Volatilität in den nächsten 10 bis 15 Jahren Prozentualer jährlicher Gesamtbetrag in EUR



Quelle: Long-Term Capital Market Assumptions, J.P. Morgan Multi-Asset Solutions, J.P. Morgan Asset Management

Diese Frage stellen sich Sparer und Investoren – die sich überdies auch immer häufiger mit Verwahrentgelten (Strafzinsen) der Banken konfrontiert sehen – vermehrt. Mathematisch ist die Frage einfach zu beantworten. Optisch bleiben die Guthaben gleich, aber durch die Inflation wird ihre Kaufkraft geringer. Und das ist entscheidend!

Die Lösung ist so simpel und schwierig zugleich – Investitionen in Wirtschaftsgüter, die nicht auf Knopfdruck replizierbar sind (wie derzeit Geld durch die Notenbanken). Dazu gehören aus unserer Sicht Investitionen in Immobilien, Gold und Unternehmensbeteiligungen (neben verzinsten Anlagen). Da es in dieser Frage nicht die eine Lösung geben wird, liegt der Schlüssel in der Kombination der verschiedenen Anlagen. Weil sich aber nicht jeder die Immobilie in München, den Goldbarren im Tresor oder eine eigene Firma kaufen kann, sind durch Wertpapiere hinterlegte Investitionen in diesen Segmenten sinnvoll und aus unserer Sicht die (Er-)Lösung für Kontoguthaben.

Das Jahr 2020 hat die Notwendigkeit einer starken Diversifikation auf eindrucksvolle Weise erneut aufgezeigt. Alte Geldanlagemuster (wie Festgeld und Sparbrief) greifen im aktuellen und zukünftigen Umfeld nicht mehr, führen eher zu realen Vermögensverlusten.

Haben Sie weiteren Informationsbedarf? Dann lassen sie uns gern miteinander sprechen.

WIR BRINGEN IHR PORTFOLIO NACH OBEN

Vertrauen schafft Sicherheit

Seit 1998 privater Vermögensverwalter mit Sitz in Sachsen

Garantierte persönliche Betreuung

Individuelle, aktiv verwaltete Portfolios

Banken-unabhängige Beratung

Zertifizierter Family-Officer

Zertifizierte Stiftungszulassung

Die Erzielung respektabler Erträge bedarf heute mehr denn je einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Risiko und Sicherheit. Um den Weg ans Ziel erfolgreich zu bewältigen, braucht es Vertrauen und aktive Unterstützung. Dafür arbeiten wir als privater Vermögensverwalter stets im persönlichen Austausch mit unseren Mandanten und setzen auf individuelle Produkte und aktive Portfolio-Steuerung. Professionalität und Diskretion zeichnen uns aus. Gern stellen wir unsere langjährige Expertise auch in Ihren Dienst.

DRH VERMÖGENSVERWALTUNG GMBH

Niederlassung Dresden | Bautzner Str. 132 | 01099 Dresden | Tel. +49 351 2729310

Niederlassung Zwickau | Newtonstr. 18 | 08060 Zwickau | Tel. +49 375 30336400

DRH.DE

Die vorinsolvenzliche Sanierung nach dem neuen StaRUG

Ausweg für Unternehmen aus der wirtschaftlichen Krise

Pre-insolvency reorganization according to the new StaRUG

Way out for companies from the economic crisis

Durch Strukturwandel und noch verstärkt durch die Covid-19-Pandemie steckt eine Vielzahl von Automotive-Unternehmen jeglicher Rechtsform in der Krise. Seit dem 1. Januar 2021 erleichtert das StaRUG (Unternehmensstabilisierungs- und Restrukturierungsgesetz) die vorausschauende Neuordnung von Unternehmensverbindlichkeiten außerhalb des Insolvenzverfahrens.

Wird von der Geschäftsleitung des Unternehmens erkannt, dass die Befriedigung aller Gläubiger, z.B. Finanzgläubiger, Lieferanten, Vermieter etc., innerhalb der nächsten zwei Jahre gefährdet scheint, können die Instrumente des StaRUG genutzt werden.

Präventive Sanierung – der Schuldner als treibende Kraft

Strebt das Unternehmen unter dem StaRUG zur Sanierung die Modifizierung seiner Verbindlichkeiten an, sind diese in einem Restrukturierungsplan (i. F. Plan), einer Art Gesamtvergleich mit den Gläubigern des Schuldners, darzustellen. Die Vorschläge, wie die Forderungen der Gläubiger modifiziert werden sollen, z.B. durch Stundung oder Kürzung, bleiben dem Unternehmen als Ersteller des Plans dabei weitestgehend selbst überlassen. Im Plan ist nur darzustellen, dass das Unternehmen eine Restrukturierung von Verbindlichkeiten zur Existenzsicherung benötigt und diese nach Umsetzung des Plans auch erreicht wird. Ein entscheidender Vorteil des StaRUG ist, dass die Wirksamkeit des Plans nicht die Zustimmung aller Gläubiger erfordert. Vorausgesetzt wird allein, dass eine Mehrheit von 75 Prozent in jeder Gläubigergruppe erzielt wird. Hierbei ist allerdings die Überstim-



Der Autor dieses Beitrages ist Rechtsanwalt Dr. Klaus Schaffner von der Luther Rechtsanwalts-Gesellschaft mbH. Er berät in der Branche Mobilität/Logistik u. a. bei Privatisierungen/M&A, im Beteiligungsmanagement, im juristischen Projektmanagement und Controlling/Vergaberecht sowie bei Restrukturierungen und Sanierungen.

The author of this article is lawyer Dr. Klaus Schaffner from Luther Rechtsanwalts-Gesellschaft mbH. He advises in the mobility/logistics sector, among others, in corporate/M & A, in investment management, in legal project management and controlling/procurement law as well as in restructuring and reorganization.

Foto/Photo: Luther

mung einzelner Gruppen möglich, wenn die Mehrheit der Gruppen zustimmt. Die Bildung der Gläubigergruppen hat nach sachgerechten Kriterien zu erfolgen, wobei dem Unternehmen ein weites Ermessen eingeräumt wird. Dieses kann in Hinblick auf die notwendige Mehrheit durchaus taktisch eingesetzt werden. Anders als im Insolvenzverfahren müssen nicht alle Gläubiger in den Plan aufgenommen werden. Somit können auch nur ausgewählte Gläubiger,

z.B. Vermieter oder Kreditinstitute, in den Plan einbezogen werden. Gegenüber den nicht einbezogenen Gläubigern entfaltet der Plan allerdings keine Wirkung.

Besonders intensive Eingriffe nur mit gerichtlicher Beteiligung

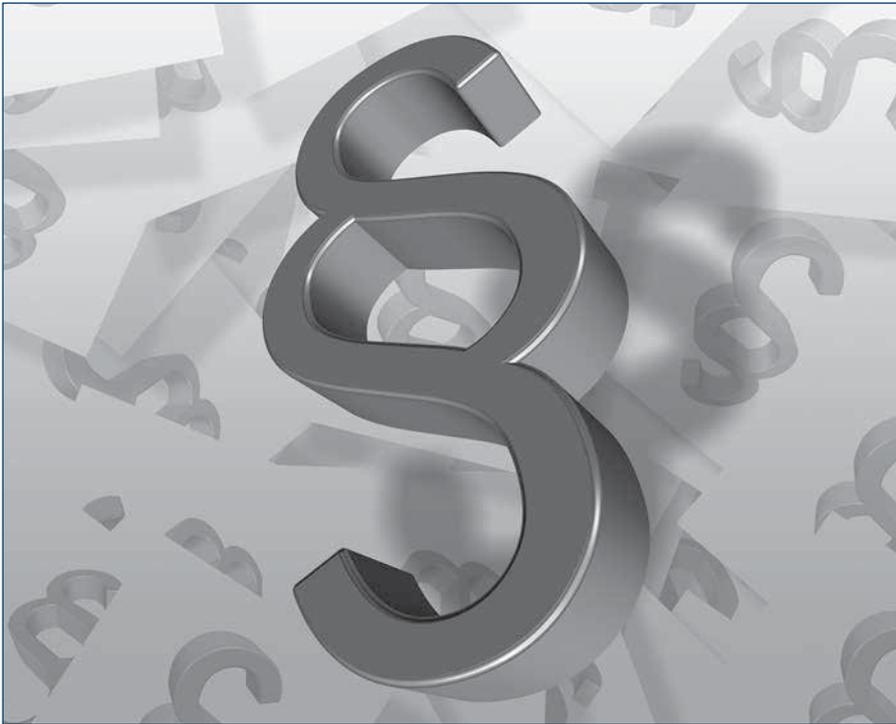
Einige der im StaRUG vorgesehenen Instrumente können nur mit gerichtlicher Beteiligung angewendet werden. Das Restrukturierungsgericht kann z.B. Stabilisierungsanordnungen wie z.B. die Aussetzung der Zwangsvollstreckung erlassen, um das Restrukturierungsziel zu erreichen. Gerichtlich angeordnet werden kann ebenfalls die Bestellung eines Restrukturierungsbeauftragten, u.a. wenn Rechte von Verbraucher(innen) oder mittleren, kleinen oder Kleinunternehmen berührt werden. Dieser hat eine überwachende und unterstützende Funktion gegenüber dem Schuldner, um eine interessengerechte Sanierung zu gewährleisten.

Sanierungsmoderation im Vorfeld des Restrukturierungsrahmens

Unabhängig von der Wahrnehmung des Restrukturierungsrahmens eröffnet das StaRUG betroffenen Unternehmen die Möglichkeit, im Falle einer Unternehmenskrise eine gerichtlich bestellte Sanierungsmoderation in Anspruch zu nehmen. Als sachkundige Person soll ein Moderator bei der Ausarbeitung einer Sanierungslösung mitwirken.

Fazit: Schlanke und kostengünstige Sanierungsmöglichkeit

Für Unternehmen mit einem an sich gesunden Geschäftsmodell, deren Krise sich aus zu hohen Verbindlichkeiten ergibt, bietet



Seit dem 1. Januar 2021 erleichtert das StaRUG (Unternehmensstabilisierungs- und Restrukturierungsgesetz) die vorausschauende Neuordnung von Unternehmensverbindlichkeiten außerhalb des Insolvenzverfahrens.

Since January 1, 2021, the StaRUG (Corporate Stabilization and Restructuring Act) has facilitated the forward-looking reorganization of corporate liabilities outside of insolvency proceedings.

Foto/Photo: Gert Altmann/pixabay.com

das StaRUG ein hoch interessantes Sanierungsinstrument außerhalb der Insolvenz. Bei vorausschauender Nutzung des StaRUG und der klugen Aufstellung eines Restrukturierungsplans mit professioneller Hilfe eröffnet das StaRUG den notleidenden Unternehmen grundhaft neue Sanierungsperspektiven unter starker Einschränkung der Gläubigerrechte.

Due to structural change and exacerbated by the Covid 19 pandemic, a large number of auto-motive companies of all legal forms are in crisis. Since January 1, 2021, the StaRUG (Corporate Stabilization and Restructuring Act) has facilitated the forward-looking reorganization of corporate liabilities outside of insolvency proceedings.

If the company's management recognizes, that not the ability of the company to pay all of its creditors, e.g. financial creditors, suppliers, landlords, etc., appears to be at risk within the next two years, the instruments of the StaRUG can be used.

Preventive restructuring – the debtor as the driving force

If the company seeks to modify its liabilities in order to restructure, such liabilities must be presented in a restructuring plan (plan), a kind of overall settlement with the debtor's creditors. The proposals on how the

creditors' claims are to be modified, e.g. by deferral or reduction, is largely left to the company itself as the producer of the plan. The plan only has to show that the company needs to restructure liabilities in order to secure its existence and that this will be achieved once the plan has been implemented. A decisive advantage of the StaRUG is that the effectiveness of the restructuring plan does not require the consent of all creditors. The only requirement is that a majority of 75 percent is achieved in each creditor group. However, it is possible for individual groups to be outvoted if the majority of the groups agree.

The formation of the group must be based on appropriate criteria, whereby the company is granted a broad discretion which - with regard to the required majority - can certainly be used tactically. Unlike in insolvency proceedings, not all creditors have to be included in the plan. Thus, only selected creditors, e.g. landlords or credit institutions, can be included in the plan. However, the plan has no effect vis-à-vis the creditors who are not included.

Particularly intensive interventions only with judicial involvement

Some of the instruments provided for in the StaRUG can only be applied with court involvement. The restructuring court can, for example, issue stabilization orders such as a stay of execution in order to achieve the restructuring objective.

The appointment of a restructuring officer can also be ordered by the court, e.g. if the rights of consumers or medium-sized, small or micro-enterprises are affected. The restructuring officer has a supervisory and supportive role vis-à-vis the debtor in order to ensure that the restructuring is in line with the interests of all parties involved.

Restructuring moderation in the run-up to the restructuring framework

Irrespective of the exercise of the restructuring framework, the StaRUG opens up the possibility for affected companies to make use of a court-appointed reorganization facilitator in the event of a corporate crisis. As an expert, this person is to assist in the development of a restructuring solution.

Conclusion: Lean and cost-effective refurbishment option

For companies with an inherently sound business model whose crisis results from excessive liabilities, the StaRUG offers a highly interesting restructuring instrument outside of insolvency. If StaRUG is used with foresight and a restructuring plan is drawn up wisely with professional assistance, it opens up fundamentally new restructuring prospects for distressed companies while severely restricting creditors' rights.

Diese Direktkontakte wie 2019 wird es zur Intec und Z 2021 nicht geben. Pandemiebedingt findet die Veranstaltung am 2. und 3. März als digitales Event statt – mit einem hochkarätigen Online-Kongress, einem virtuellen Expo-Bereich und einer ebensolchen Networking-Plattform. Die kostenfreie Registrierung für Besucher ist ab sofort möglich.

At Intec and Z 2021, there will be no direct contact as there was in 2019. Due to the pandemic, the event on 2 and 3 March will be held as a digital event with a high-quality online congress, a virtual Expo area and a virtual networking platform as well. Free visitor registration is now open.

Foto/Photo: Jens Schlüter/Leipziger Messe



Online-Kongress, virtuelle Expo, digitales Netzwerken

Intec/Z connect 2021 am 2. und 3. März 2021 mit hochkarätigem Programm

Online congress, virtual expo, digital networking

High-prestige program for Intec/Z connect 2021 on March 2–3, 2021

Intec und Z finden aufgrund der anhaltenden Pandemielage im Jahr 2021 vom 2. bis 3. März als rein digitales Event unter dem Titel Intec/Z connect statt.

Die Leipziger Messe bietet der Metallbearbeitungs- und Zulieferindustrie damit eine effiziente Plattform für den Austausch auch in schwierigen Zeiten und setzt Impulse für die Zukunft. Herzstück der Intec/Z connect 2021 ist ein hochkarätiger Online-Kongress. Zudem präsentieren Aussteller im Expo-Bereich ihre aktuellen Entwicklungen. Eine digitale Networking-Plattform zum gezielten Knüpfen von Geschäftskontakten rundet das Angebot ab. Die Intec/Z connect 2021 wird am 2. März u.a. vom sächsischen Ministerpräsidenten Michael Kretschmer und dem Präsidenten der Fraunhofer-Gesellschaft, Prof. Dr. Reimund Neugebauer, eröffnet. Im Anschluss gibt es Impulsvorträge – u.a. von Dr. Wilfried Schäfer, Geschäftsführer des Vereins Deutscher Werkzeugmaschinenfabriken, zur aktuellen Branchensituation im Werkzeugmaschinenbau, und Prof. Dr. Martin Dix, Institutsleiter des Fraunhofer IWU, zur Produktion von morgen.

Ein Thema, das die Branche besonders bewegt, ist die Transformation der Zulieferindustrie. Mit Dirk Vogel, Netzwerkmanager beim sächsischen Automobilzuliefernetzwerk AMZ, konnte die Leipziger Messe einen

Brancheninsider als Referenten gewinnen. Das virtuelle Kongressprogramm widmet sich an den beiden Tagen in zwei parallelen Foren mit den Titeln „Trends in der Fertigungstechnik und Zulieferindustrie“ sowie „Additiv + Hybrid – Fertigung im Wandel“ aktuellen Fragen der Branche.

Fachforen zu Fertigungstrends

Im Forum „Trends in der Fertigungstechnik und Zulieferindustrie“ steht am ersten Tag z.B. die smarte Produktion unter dem Aspekt der Erfassung und des Managements von Prozessdaten im Fokus. Die wirtschaftliche Zusammenarbeit über Ländergrenzen hinweg ist auch in Zeiten der Pandemie ein nicht zu unterschätzender Faktor für die Industrie. Ein spezieller Themenblock der Wirtschaftsförderung Sachsen beleuchtet die Marktpotenziale in Polen, Tschechien und Rumänien mit den Schwerpunkten Maschinenbau und Zulieferindustrie.

Am 3. März gibt es im Forum weitere Einblicke in das Kompetenzfeld Maschinenbau in Deutschland – zu Themen wie Digitalisierung in der Produktion, adaptive Fertigung oder Programmierung kognitiver Roboter. Gespannt können die Besucher auch auf die Vorträge zur Transformation in der Automobilindustrie und den Chancen für Zulieferer sein, die sich aus dem automobilen Strukturwandel ergeben. Stichpunkte sind E-Mo-

bilität und Wasserstoff. Die Referenten kommen u.a. vom sächsischen Innovationscluster HZwo, von Nilas-Simmons Industrieanlagen und von Volkswagen.

Additive und hybride Technologien

Das Forum „Additiv + Hybrid – Fertigung im Wandel“ startet am 2. März mit einem Vortrag zum Wandel in der Fahrzeugmontage bei BMW und bietet an beiden Veranstaltungstagen ein breitgefächertes Spektrum an Themen wie Additive Fertigung im Werkzeugbau, bionisches Engineering in der Additiven Fertigung mit erfolgreichen Praxisbeispielen, 3D-Druck in der Raumfahrt sowie Recyclingmöglichkeiten für carbonfaserverstärkte Kunststoffe.

Die Konferenz Industry's Hidden Champions findet am 2. März ebenfalls im Rahmen der Intec/Z connect 2021 statt. Am 3. März wird das Internationale Forum Russland/GUS ausgerichtet.

Der Ausstellungsbereich Expo ist ein weiterer wichtiger Bestandteil des virtuellen Events. Digital dabei sind u.a. Iscar, Meyer Drehtechnik, Nilas-Simmons, Solidcam, Trumpf Laser- und Systemtechnik und die Wirtschaftsförderung Sachsen. In der Expo können Aussteller mit den Besuchern z.B. in Live-Präsentationen in den direkten Austausch treten.

Kostenfreie Teilnahme für Besucher

Die Teilnahme für Besucher an der Intec/Z connect 2021 ist kostenfrei. Interessenten können sich ab sofort auf der Veranstaltungswebseite registrieren.

Due to the continuing pandemic situation, Intec and Z will be held as a purely digital event on March 2-3, 2021, under the title "Intec/Z connect".

The Leipzig trade fair will thereby offer the metal processing and supplier industry with an effective platform for interaction, even at this difficult time, providing new impetus for the future. The centerpiece of Intec/Z connect 2021 is a high-prestige online congress. Exhibitors will also present their current developments in the Expo area. A digital networking platform for making targeted new business contacts rounds off the offer.

Intec/Z connect 2021 will be opened on March 2 by figures including the Prime Minister of Saxony, Michael Kretschmer, and the President of the Fraunhofer Society, Prof. Dr. Reimund Neugebauer. There will then be keynote lectures, including by Dr. Wilfried Schäfer, Managing Director of the German Machine Toolmakers' Association (VDW), on the current situation in the machine tool-making sector, and Prof. Dr. Martin Dix, Executive Director of the Fraunhofer Institute for Machine Tools and Forming Technology (IWU), on the production industry of tomorrow. An especially charged issue for the sector at present is the transformation of the supplier industry. The Leipzig trade fair is able to welcome a sector insider, Dirk Vogel, Network Manager at the Saxon supplier network AMZ, as a speaker.

On both days, the virtual congress program will be dedicated to current sector issues, with two parallel forums entitled "Trends in production technology and the supplier industry" and "Additive + hybrid – production in transition".

Specialist forums on trends in production

In the "Trends in production technology and the supplier industry" forum, the focuses on the first day will include smart production in relation to the collection and management of process data. Cross-border commercial collaboration is another factor not to be underestimated by the industry, even in times

of pandemic. A special session by the Saxony Economic Development Corporation will highlight the market potential in Poland, the Czech Republic and Romania, with an emphasis on mechanical engineering and the supplier industry.

On March 3, the forum will provide further insights into the mechanical-engineering field in Germany, including topics such as digitalization in production, adaptive manufacturing and cognitive robot programming. Visitors will also be excited to hear lectures on transformation in the automotive industry and on the opportunities for suppliers arising from structural change within this industry. The buzzwords are e-mobility and hydrogen. The speakers come from organizations including the Saxony-based Hzwo innovation cluster, Niles-Simmons Industrieanlagen and Volkswagen.

Additive and hybrid technologies

The "Additive + hybrid – production in transformation" forum will open on March 2 with a lecture on change in vehicle assembly at BMW, and offers a broad spectrum of topics over the two days, such as additive manufacturing in tool-making, bionic engineering in additive manufacturing with success stories from practice, 3D printing in aerospace, as well as recycling options for carbon-fiber-reinforced plastics.

The "Industry's Hidden Champions" conference will be held under the auspices of Intec/Z connect 2021 on March 2. The Russia/GUS International Forum will take place on March 3.

The Expo exhibition area is a further important element of the virtual event. Digital attendees will include Iscar, Meyer Drehtechnik, Niles-Simmons, Solidcam, Trumpf Laser- und Systemtechnik and the Saxony Economic Development Corporation. In the Expo area, exhibitors can enjoy direct interaction with visitors, such as by live presentations.

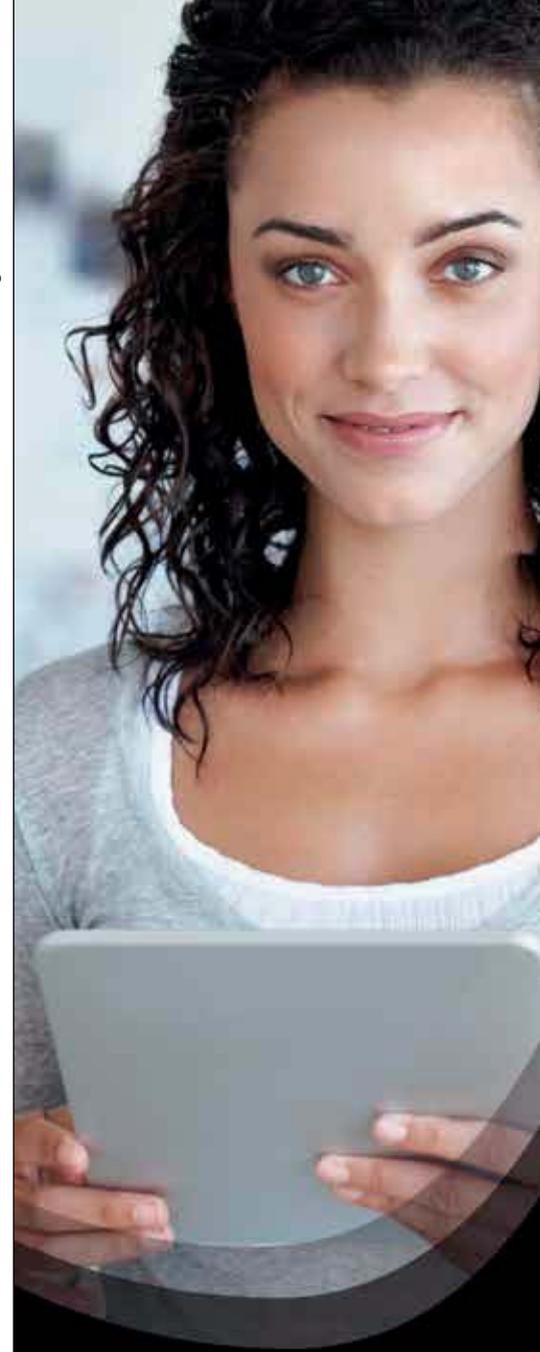
Free entry for visitors

Participation is free for visitors to Intec/Z connect 2021. Registration is now open on the event website.

Weitere Informationen unter:

/For further information:
www.connect.z.messe-intec.de

Anzeige/advertisement



Beratung & Konzeption
Design & Programmierung
Hosting & Betreuung

Wir machen Internet!

Webseiten • Onlineshops • Datenbanken



www.digital-connect.de

Wer kommt, wer geht

Personelle Veränderungen im Autoland Sachsen

Who's coming, who's going

Personnel changes in Autoland Saxony

VW Sachsen: Loth folgt auf de Vries, Kutzner auf Bogatyrev

VW Saxony: Loth succeeds de Vries, Kutzner succeeds Bogatyrev

Dr. Stefan Loth, bisher Leiter Werk und Fahrzeugbau Wolfsburg, ist seit 1. Januar 2021 Geschäftsführer für Technik und Logistik der Volkswagen Sachsen GmbH. Er folgt in dieser Funktion auf Reinhard de Vries, der nach mehr als 35 Jahren bei Volkswagen in den Ruhestand wechselt. Dr. Loth ist promovierter Maschinenbau-Ingenieur und begann seine Berufslaufbahn 1997 bei Ford. 2006 wechselte er als Leiter Produktionssystem zur Marke Volkswagen nach Wolfsburg, hatte danach weitere verantwortlichen Funktionen bei VW, Seat und dem FAW-Volkswagen Werkes Chengdu inne.

Eine personelle Veränderung gab es auch auf der Position der Geschäftsführung Finanz



Dr. Stefan Loth.

Foto/Photo: Volkswagen

Dr. Stefan Loth, previously Plant Manager and Head of Vehicle Construction in Wolfsburg, became Managing Director for Technology and Logistics at Volkswagen Sachsen GmbH on January 1, 2021. He succeeds Reinhard de Vries, who is retiring after more than 35 years at Volkswagen. Dr. Loth has a doctorate in mechanical engineering and started his career at Ford in 1997. In 2006, he joined Volkswagen as Head of Production Systems in Wolfsburg, after which he held several responsible roles at VW, Seat and the FAW Volkswagen plant in Chengdu.

Another personnel change has taken place in the position of Managing Director of Finance and Controlling at VW Saxony. It is now held by Karen Kutzner, previously Board Member for Finance at VW Slovakia. Her predecessor, Dmitry Bogatyrev, is now Head of Accounting and Payroll for Volkswagen Passenger Cars in Wolfsburg. Karen Kutzner has a degree in economics and has worked for Volkswagen for 30 years. She started her career at VW Saxony in 1991.



Karen Kutzner.

Foto/Photo: Volkswagen

und Controlling bei VW Sachsen. Karen Kutzner, bisher Vorständin für Finanz bei VW Slovakia, hat diese Verantwortung jetzt inne. Ihr Vorgänger Dmitry Bogatyrev leitet nunmehr das Rechnungswesen und die Entgeltabrechnung der Marke VW Pkw in Wolfsburg. Karen Kutzner ist Diplom-Ökonomin und arbeitet seit 30 Jahren bei Volkswagen. Ihre Berufslaufbahn begann sie 1991 bei VW Sachsen.

Neuer IAV-Chef

New President of IAV

Matthias Kratzsch hat zu Jahresbeginn 2021 den Vorsitz der Geschäftsführung beim Automobilentwickler IAV übernommen. Seine bisherige Funktion als Geschäftsführer Technik wird er weiterhin ausüben. Der Kraftfahrzeugtechnik-Ingenieur mit Diplom der Westsächsischen Hochschule Zwickau kam nach Stationen bei Bosch sowie am FTZ Zwickau zu IAV. Sein erster Arbeitsort war das Entwicklungszentrum in Chemnitz

At the beginning of 2021, Matthias Kratzsch took over as Chair of the Management Board at the automotive engineering company, IAV. He will continue to perform his previous function as Chief Technology Officer. The automotive engineer with a diploma from the Zwickau University of Applied Sciences joined IAV after working for Bosch and the Research and Transfer Center (FTZ) Zwickau. His first post was at the Development Center in Chemnitz.



Matthias Kratzsch.

Foto/Photo: IAV

Vorstand der Leichtbau-Allianz

New Management Board at Leichtbau-Allianz

Den neuen Vorstand des Leichtbau-Allianz Sachsen e. V. bilden: Hubert Jäger (TU Dresden), Lothar Kroll (TU Chemnitz), Rudolf Kawalla (TU Bergakademie Freiberg), Jens Ridzewski (IMA Materialforschung und Anwendungstechnik GmbH) und Robert Böhm (HTWK Leipzig).

The new Management Board at Leichtbau-Allianz Sachsen e. V. comprises Hubert Jäger (TU Dresden), Lothar Kroll (TU Chemnitz), Rudolf Kawalla (TU Mining and Technology Freiberg), Jens Ridzewski (IMA Dresden) and Robert Böhm (HTWK Leipzig).



Prof. Dr. Thomas von Unwerth (l.) und Prof. Dr.-Ing. Welf-Guntram Drossel.

Foto/Photo: Frank Reichel

HZwo e. V. wählt neuen Vorstand

HZwo e. V. selects new Management Board

Der HZwo e.V., Träger des gleichnamigen sächsischen Innovationsclusters für Brennstoffzellen und Wasserstoff, hat im Dezember 2020 einen neuen Vorstand gewählt. Vorstandsvorsitzender ist erneut Prof. Dr. Thomas von Unwerth (TU Chemnitz), erster stellvertretender Vorstand Prof. Dr. Welf-Guntram Drossel (Fraunhofer IWU). Zum zweiten stellvertretenden Vorstand wurde Frank Schmutzler (Albert Schmutzler GbR) bestimmt. Als Schatzmeister fungiert Thomas Melcer (FCP Fuell Cell Powertrain GmbH). Die weiteren Vorstandsmitglieder sind Dr. Udo Kreißig (Vitesco Technologies GmbH), Torsten Enders (Wätas Wärmetauscher Sachsen GmbH) und Dr. Sebastian Ortmann (ICM – Institut Chemnitzer Maschinen- und Anlagenbau e.V.).

HZwo e. V., parent organization of the Saxon innovation cluster for fuel cells and hydrogen, selected a new Management Board in December 2020. Prof. Dr. Thomas von Unwerth (TU Chemnitz) will continue as Chair of the Management Board, while Prof. Dr. Welf-Guntram Drossel (Fraunhofer IWU) will serve as First Vice Chair. Frank Schmutzler (Albert Schmutzler GbR) was appointed Second Vice Chair. Thomas Melcer (FCP Fuell Cell Powertrain GmbH) will act as Treasurer. The remaining Members of the Board are Dr. Udo Kreißig (Vitesco Technologies GmbH), Torsten Enders (Wätas Wärmetauscher Sachsen GmbH) and Dr. Sebastian Ortmann (ICM – Institut Chemnitzer Maschinen- und Anlagenbau e. V.).

Wechsel am KUZ

Change at KUZ

Seit 1. Januar 2021 leitet Dr. Thomas Wolff die Kunststoff-Zentrum in Leipzig gGmbH (KUZ). Er folgt auf Dr. Peter Bloß, der das KUZ viele Jahre führte. Dr. Wolff blickt auf langjährige Führungserfahrung in der Automobilindustrie zurück. U. a. leitete er das Leichtbau- und Technologiezentrum der BMW Group in Landshut. Auch im BMW-Werk Leipzig war er bereits tätig.

As of January 1, 2021, Dr. Thomas Wolff is the Director of the Kunststoff-Zentrum in Leipzig gGmbH (KUZ). He succeeds Dr. Peter Bloss, who directed the KUZ for many years. Dr. Wolff has many years of leadership experience in the automotive industry. Among other things, he managed the Lightweight Engineering and Technology Center of the BMW Group in Landshut. He also worked at the BMW plant in Leipzig.



Dr. Thomas Wolff.

Foto/Photo: Harry Zdera – Fotograf, Landshut

Anzeige/advertisement

6. Sächsischer Tag der AUTOMATION
Perspektiven in der Automatisierungstechnik – neue Herausforderungen

06.07.2021, Kraftverkehr Chemnitz

2. Brennstoffzellenkonferenz am 23./24. November

Abstract-Einreichungen für Vorträge werden bis 31. März 2021 erbeten

2nd Fuel Cell Conference on November 23–24

Abstracts for presentations must be submitted by March 31, 2021

Autoland Sachsen online
Autoland Sachsen

News auf Knopfdruck

www.autoland-sachsen.com

www.leichtbau-sachsen.de

Mit dem E-Newsletter von Autoland Sachsen bleiben Sie auf dem Laufenden.

Jetzt anmelden!



Impressum/Imprint

Herausgeber/Publisher

Ina Reichel, Freie Journalistin
Kleinolbersdorfer Str. 6
D-09127 Chemnitz
Tel.: +49 (0) 371 7743510
E-Mail: inareichel@ma-reichel.de

Redaktion/Editor

Ina Reichel

Anzeigenakquise/Satz/Layout Advertising canvasser/typset/layout

Marketingagentur Reichel
Tel.: +49 (0) 371 7743510
E-Mail: mareichel@ma-reichel.de

Übersetzung/Translation

SprachUnion Chemnitz
außer Seiten 48-49, 60-61
Eigenübersetzungen der Unternehmen

Druck/Printing

Limbacher Druck GmbH

Redaktionsschluss/Press date

1. Februar 2021

Nach der erfolgreichen Premiere im November 2019 lädt der Innovationscluster HZwo am 23./24. November 2021 zur 2. Brennstoffzellenkonferenz nach Chemnitz ein. Interessenten an einem Vortrag sind bis 31. März aufgerufen, ihren Abstract einzureichen.

Unter dem Motto „Saubere Antriebe. Effizient produziert.“ thematisiert die Fuel Cell Conference Chemnitz FC³ die Aspekte der serientauglichen Brennstoffzellen und deren Antriebssystem sowie die effiziente Herstellung durch modernste Produktionsprozesse. Die Konferenz wird vom sächsischen Innovationscluster „HZwo – Antrieb für Sachsen“ organisiert und findet im Carlowitz Congresscenter Chemnitz statt. Sie spricht Wissenschaftler und Ingenieure an, um die neuesten Trends und Entwicklungen aus Forschung und industrieller Anwendung zu diskutieren.

Anwender, Anbieter und Forscher, die mit einem Vortrag zum Gelingen der Konferenz beitragen möchten, können gern einen Beitrag einreichen. Die Top-Themen zur wissenschaftlichen Einreichung sind:

1. Brennstoffzellen – z. B.: Komponenten, Materialien, Simulation, Stack, BoP, Systemkomponenten, Sensoren, Verdichter
2. Wasserstoffantriebe – z. B.: H₂-Tanksystem, Betriebsstrategien, Wärmemanagement, Fahrzeugantriebsstrang, Betankung, Fahrzeugschnittstellen
3. Produktion – z. B.: Produktionsverfahren und -systeme, Fertigungs- und Fabrikplanung, neue Stapelverfahren, Industrie 4.0

Der aussagekräftige Abstract im Umfang von maximal 1500 Zeichen kann als Word- oder PDF-Datei in deutscher oder englischer Sprache gesendet werden an:

gert.schlegel@hzwo.eu

Anzugeben sind Titel des Beitrages, Namen des Autors sowie aller Co-Autoren, Namen der Universität, Institution oder Firma, Telefon- und Faxnummer, Postanschrift, E-Mail-Adresse. Die Abstracts werden durch das Programmkomitee bewertet.

www.hzwo.eu/veranstaltungen/fc3-2021/

Following its successful debut in November 2019, the innovation cluster HZwo will hold its second Fuel-Cell Conference in Chemnitz on November 23–24. Prospective speakers are invited to submit their abstracts by March 31.

With the slogan “Clean drives. Efficient production.”, the FC³ Fuel-Cell Conference in Chemnitz will explore aspects of fuel cells in serial production and their drive systems, as well as efficient manufacturing through state-of-the-art production processes. The conference is organized by Saxon innovation cluster “HZwo – Antrieb für Sachsen” (“Drive for Saxony”) and will take place at the Carlowitz Congress Center in Chemnitz. It invites scientists and engineers to discuss the latest trends and developments in research and industrial applications.

Users, providers and researchers who would like to contribute to the conference’s success with a presentation are welcome to submit an abstract. The hottest topics for submissions are:

1. Fuel cells, e.g., components, materials, simulation, stack, BoP (balance of plant), system components, sensors, compressors
2. Hydrogen drives, e.g., H₂ tank system, operating strategies, heat management, vehicle drive train, refueling, vehicle interfaces
3. Production, e.g., production processes and systems, production and factory planning, new stacking processing, Industry 4.0

Please submit an informative abstract of max. 1500 characters in German or English as a Word or PDF file to

gert.schlegel@hzwo.eu

The abstract should include the title of the presentation, the name of the author and all co-authors, the name of the university, institution or company, telephone and fax numbers, postal and email addresses. The abstracts will be evaluated by the program committee.

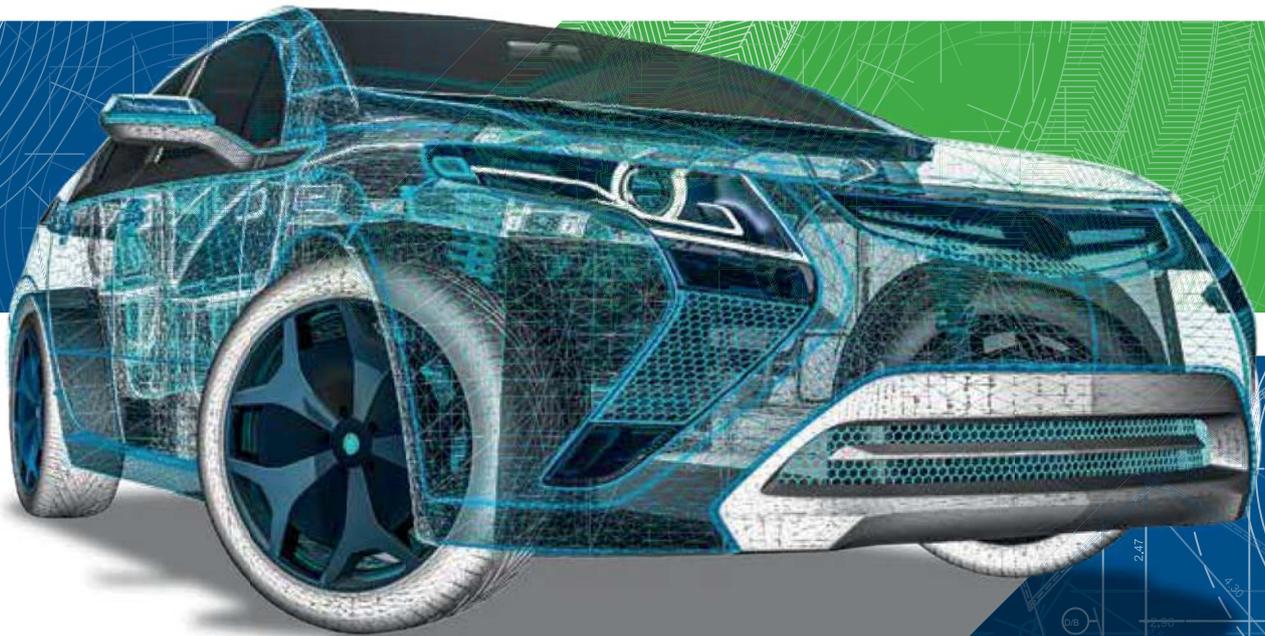
www.hzwo.eu/veranstaltungen/fc3-2021/

VORANKÜNDIGUNG

AUTOMOTIVE FORUM ZWICKAU

25. INTERNATIONALER JAHRESKONGRESS DER AUTOMOBILINDUSTRIE

12. + 13. OKTOBER 2021 | ZWICKAU



Schirmherrschaft:



Freistaat
SACHSEN

Schirmherr: Michael Kretschmer
Ministerpräsident des
Freistaates Sachsen



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND
ROBERT-SCHUMANN-STADT



Eine Veranstaltung der



Industrie- und Handelskammer
Chemnitz

in Zusammenarbeit mit



REVOLUTION IN DER AUTOWELT

NEUE IDEEN – NEUE MOBILITÄT – NEUE WEGE

Standort Deutschland im Wettbewerb Im Fokus: Chancenkontinent Afrika

Informationen:

- Sponsoring
- Firmenstände
- Anzeigen
- Senior Consultant

Ronny Kunert-Hans

Tel.: 0375 814 - 2240

E-Mail: automotive@chemnitz.ihk.de

Dipl.-Ing. (FH) Michael Stopp

Weitere Informationen: www.chemnitz.ihk24.de/automobilkongress2021

FESZINATION MOBILITÄT

INNOVATIVE
NEUDENKER

FES - Entwicklungspartner für die individuelle Mobilität der Zukunft

Wir sind Engineering-Partner mit **Gesamtfahrzeugkompetenz** und arbeiten projekt- und prozessorientiert an **innovativen Fahrzeugkonzepten** sowie **zukunftsweisenden Antriebstechnologien**.

Über 800 Mitarbeiter (m/w/d) verwandeln automobiler Visionen in das, was technisch auf aktuellstem Stand möglich ist. Unsere Zukunft ist die **Leidenschaft für neue Ideen**. Damit setzen wir auf die kontinuierliche Weiterentwicklung unserer Fachbereiche, für stetes Wachstum und sichere Arbeitsplätze.

Von der Konzeptentwicklung über den Prototypenbau und die anschließende Erprobung bis hin zur Technischen Dokumentation stellen wir Ihnen die komplette Bandbreite der Entwicklungskompetenz gebündelt zur Verfügung.