



Autoland Sachsen

Autoland Saxony

mit -Nachrichten

Sachsen: E-Fahrzeug-Produktion mit Licht und Schatten

Saxony: Highs and lows in electric vehicle production

IAV: Das Fahrzeug der Zukunft ist Software-definiert

IAV: The vehicle of the future will be software-defined

Fluorchemie: Nachhaltiger Kreislauf für Batterie-Leitsalz

Fluorchemie: Sustainable loop for battery conducting salts

CAC: „Ritterschlag“ für synthetisches Benzin

CAC: Ultimate accolade for synthetic gasoline

Meyer Burger und Aumann: Eigene Produktion statt Technologietransfer

Meyer Burger and Aumann: In-house production replaces technology transfer

AKE und Goldbeck: Gelungene Quadratur des Kreises

AKE and Goldbeck: Successfully squaring the circle



Abbildung: Marketingagentur Reichel

ALLER ANFANG IST

FESzination



FES / AES

WWW.FES-AES.DE

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

Über 700 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.

FES GmbH Fahrzeug-Entwicklung Sachsen
Auto-Entwicklungsring Sachsen GmbH
Crimmitschauer Str. 59, 08058 Zwickau

Schluss mit Halbherzigkeit

Enough with half measures



Seit dem 24. Februar 2022 ist die Welt eine andere. Ein Krieg im 21. Jahrhundert in Europa. Die Bilder und Nachrichten aus der Ukraine erschüttern, verunsichern, ängstigen. Neben den dramatischen humanitären Folgen für die

Ukrainerinnen und Ukrainer reichen die wirtschaftlichen Konsequenzen weit darüber hinaus. Beeinträchtigungen der Lieferketten, Versorgungsengpässe, Preissteigerungen, Auftrags- und Zahlungsausfälle sowie Produktionsstopps sorgen für eine insgesamt schwierige Lage.

Dieser Krieg stellt die Herausforderungen, welche Corona und die Folgen uns allen abverlangten, weit in den Schatten. Er zeigt hierzulande auch überdeutlich die Versäumnisse auf, die eine bisher halbherzig angegangene Energie- und Verkehrswende hinterlassen. Denn die Abhängigkeit von russischen Gas-, Öl- und Kohleimporten ist nach wie vor groß. Mit jedem Einkauf erhöhen wir Putins Kriegskasse. Dem muss schnell ein Ende bereitet werden. Mit mehr Tempo, weniger Bürokratie und gedrosselten Belastungen für Wirtschaft und Bürger beim Umstieg auf erneuerbare Energien und umweltfreundliche Mobilität. Für letztgenannte stellt sich die Automobilindustrie in Sachsen bereits seit geraumer Zeit erfolgreich neu auf. Das belegen die bisherigen Resultate und Perspektiven bei der Produktion von E-Fahrzeugen (S. 6–7). Das zeigt auch die Neupositionierung der sächsischen Zulieferer im Transformationsprozess, der vom Team Strukturwandel des Netzwerks AMZ aktiv unterstützt wird (S. 30–31). Dabei dürfen auch sofort einsetzbare alternative Kraftstoffe nicht ausgeblendet werden (S. 16–17), denn jedes Mittel, das schnell von fossilen Stoffen unabhängig macht, muss uns recht sein.

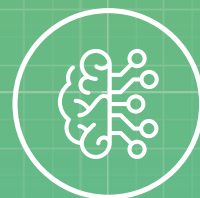
The world changed on February 24, 2022. A war is underway in the 21st century, in Europe. The images and news out of Ukraine are shocking, unsettling, frightening. In addition to the dramatic humanitarian impacts this war is having for Ukrainians, the economic consequences are much more far-reaching. Disruptions in supply chains, supply shortages, price increases, canceled contracts and payments, and production standstills are creating a difficult situation overall.

The challenges that coronavirus and its effects posed for all of us pale in comparison with those of this war. Here in Germany, the conflict is casting an unsparing light on the failings caused by our half-hearted approach to the energy and transportation transition so far. The fact is, we continue to depend on imports of Russian gas, oil and coal to a large extent. Every purchase we make contributes to Putin's war chest. We have to take rapid steps to put an end to this – by stepping up the pace, cutting back on red tape, and reducing the burdens on businesses and citizens resulting from the change-over to renewable energies and environmentally friendly mobility. The automotive industry in Saxony has been taking successful steps to restructure itself to address the latter for some time. This is evidenced by the results to date and the outlook for the production of e-vehicles (p. 6–7). It can also be seen in the way Saxon suppliers are repositioning themselves in the transformation process, which is actively supported by the Structural Change team in the AMZ network (p. 30–31). And it's vital that we do not lose sight of alternative fuels that can be used immediately (p. 16–17), because we have to be prepared to use any means that can accelerate our independence from fossil fuels.

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

Schnellecke: Beherrscher einer komplexen Logistik

Schnellecke: Masters of complex logistics

12–13

Scherdel: Kompetenzen für den guten Sitz

Scherdel: Skilled in good seating

18–19

FEP: Sichere Verbindungen für die zukünftige Mobilität

FEP: Secure connections for future mobility

22–23

Blackstone: Weltneuheit aus Sachsen

Blackstone: A world first from Saxony

14

FusionSystems: Wie der

„Lastesel“ auf Zuruf kommt

FusionSystems: A cargo bike that comes when it's called

20

Alpha Sigma: Mit Basalt leichter fahren und schwimmen

Alpha Sigma: Basalt makes light work of driving and swimming

25

Sachsen: Ziel: Geschlossene Ketten für H2-Wertschöpfung

Saxony: The aim: closed-loop H2 value-creation chains

15



KSG-Gruppe: Gefragte

Grundbausteine für die Elektronik

KSG-Group: Sought-after basic components for electronics

21

WESKO: Neue Ziele fest im Blick

WESKO: New goals firmly in sight

26–27

PeriCo: Mit TISAX im Geschäft bleiben

PeriCo: Stay in business with TISAX

28

AMZ-Nachrichten

Informationen aus dem Netzwerk

Automobilzulieferer Sachsen

News from the Saxony

Automotive Supplier Network AMZ

29–40



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

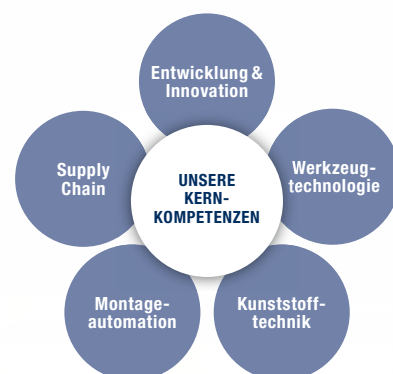


Wird der Strukturwandel im Osten bagatellisiert? Is structural change in the east being trivialized?	42–43	Neue Serviceleistungen bei Qualitas New services at Qualitas	51	InnovERZ.hub: Austausch, Vernetzung, Zusammenarbeit InnovERZ.hub: Exchange, networking, cooperation	56–57
Die Taxonomie-Verordnung und ihre Folgen The Taxonomy Regulation and its implications	44–45	Indien ist Partnerland zum Automotive Forum Zwickau India is partner country at the Automotive Forum Zwickau	52–53	Akkumulatoren-Campus im Aufbau Battery competence center under development	58–59
WEMA Glauchau: Schleifen in großen Dimensionen WEMA Glauchau: Grinding for large dimensions	50			Winzige Akkus für intelligente Mikrosysteme Tiny batteries for intelligent microsystems	60–61
		SAM: Mobilitätsmacher laden erneut zum Vernetzen ein SAM: Mobility specialists extend invitation to network again	54–55	Müllentsorgung leichter gemacht Garbage disposal made easier	62–63
				Digades: Flexibles Head-Up Display für den Helm Digades: Flexible head-up display for the helmet	66

Anzeige/Advertisement



Effiziente Fertigung vereinen wir mit Logistik und Lieferantenmanagement zu einem ganzheitlichen, wertschöpfenden Produktionssystem.

FEP

JETZT BEWERBEN!

Verbinde deine berufliche Zukunft mit unserer Mission!
www.fepz.de

E-Fahrzeug-Produktion mit Licht und Schatten

Steigende Fertigungszahlen bleiben hinter Erwartungen zurück – Wachstum durch Neuanläufe ab 2023

Das Automobiljahr 2021 bietet insgesamt mehr Negativ-Rekorde als Positiv-Schlagzeilen. Die erhoffte Erholung aus dem Corona-Tief erfüllte sich nicht. Elektroautos verzeichneten demgegenüber erneut hohe Zuwächse, blieben aber dennoch hinter den Erwartungen der Hersteller deutlich zurück.

In Europa (EU, UK, EFTA) lagen 2021 die Pkw-Neuzulassungen mit minus 1,5 Prozent noch unter dem Krisenjahr 2020; in

Werk 2021 den Umstieg auf einen Mehrmarken-Standort für E-Autos vollzogen.

Trotz dieser erfreulichen und für Standort und Region eminent wichtigen Zahlen liegen diese in einer Größenordnung von 25 bis 30 Prozent unter den Volumenzielen der Hersteller für 2021. Auch das Chemnitz Automotive Institute (CATI) hatte für 2021 eine Produktion von 280.000 BEV in Sachsen prognostiziert. Wesentliche Ursache dieser Entwicklung ist die massive Unterversorgung mit Halbleitern, die zu Fehlteilen bei vielen

standort für den ID.3.

Auch bei BMW Leipzig erfolgen deutliche Veränderungen. Zur Mitte 2022 endet eine Ära. Mit dem i3 läuft das Modell aus, mit dem BMW seit 2013 eine Pionierrolle bei batterieelektrischen Fahrzeugen gespielt hat. Zugleich beginnt eine neue Ära: denn mit der Produktion des Mini Countryman (als Verbrenner und als BEV) wird auch dieses Werk zu einem Mehrmarken-Standort. Weiter geht die Erfolgsgeschichte von Porsche Leipzig; beflügelt durch den Erfolg,



Mit dem Produktionsstart des ID.5 ist der Umbau des VW-Werkes Zwickau zum reinen E-Auto-Standort abgeschlossen.

With the start of production for the ID.5, the VW works in Zwickau have made the switch to become an electric-vehicle-only site.

Foto/Photo: Volkswagen



Der erste „deutsche“ Mini entsteht ab 2023 im BMW-Werk Leipzig. Der Nachfolger des Countryman wird sowohl als verbrennungsmotorisches und als E-Modell vom Band laufen.

Foto: BMW

Deutschland sogar mit minus zehn Prozent. Demgegenüber wuchsen die Neuzulassungen vollelektrischer Fahrzeuge (BEV) in Europa um 63 Prozent; in Deutschland sogar 83 Prozent. Diese Zuwächse spiegeln sich auch in den Produktionszahlen in Sachsen wider. 2021 wurden hier erstmals mehr als 200.000 BEV produziert und damit das Vorjahresniveau um 81,5 Prozent übertroffen. Dieser Zuwachs resultiert ausschließlich aus der Produktion im VW-Werk Zwickau, das mit 178.000 Fahrzeugen das Gesamtvolumen der in Sachsen hergestellten BEV weitgehend dominiert. Die Modelle ID.3 und ID.4 machen sogar mehr als 50 Prozent aller BEV aus, die die Marke Volkswagen 2021 weltweit auf den Markt gebracht hat. Mit dem Serienstart von drei Modellen der Konzernmarken Audi und Seat/Cupra hat das

Komponenten geführt hat. Dies hat auch die Priorisierung der Standorte mit E-Fahrzeugen nicht verhindern können. Diese Mangelverwaltung wird noch zumindest im ersten Halbjahr 2022 fortbestehen. Hinzu kommt aktuell eine Kabel-Krise durch Lieferengpässe bei Kabelsträngen aus der Ukraine, die kurzfristig nicht zu ersetzen sind. Neben den Volumenaspekten findet ab Mitte 2022 ein erneuter Umbruch bei der E-Fahrzeug-Produktion in Sachsen statt. Da die Marke VW auch andere Standorte auf die Produktion von Elektroautos umrüstet, wird sich das Produktspektrum insgesamt und die exklusive Fertigung bestimmter Modelle verändern. Ab Mitte 2022 wird der ID.4 in das Werk Emden verlagert. Ab 2023 wird auch das Werk Wolfsburg mit einer BEV-Fertigung starten, und zwar als Zweit-

den die Marke mit ihrer Taycan-Reihe erreicht hat. Das Werk Leipzig bereitet sich auf den Serienstart des vollelektrischen Macan vor, der ab 2023 auf der Premium-Plattform PPE des VW-Konzerns gebaut wird. Ab 2025 soll ein weiteres BEV-Modell in Leipzig gefertigt werden.

„Die Perspektiven für die Produktion von Elektroautos in Sachsen bleiben auch in den nächsten Jahren sehr positiv. Wir erwarten, dass das für 2021 prognostizierte BEV-Volumen der sächsischen Standorte im kommenden Jahr nicht nur erreicht, sondern sogar noch übertroffen wird“, so das Fazit des CATI, das diese Daten und Entwicklungen zur E-Mobilität im Rahmen seiner Mitarbeit im AMZ-Team zum Strukturwandel in Sachsen, finanziert aus dem sächsischen Haushalt, erhoben und bewertet hat.

Highs and lows in electric vehicle production

Rising production figures fall short of expectations – new models to boost growth from 2023

The automotive industry saw more negative records than positive headlines in 2021 overall. Hopes of a recovery from the COVID-19 slump did not materialize. By contrast, growth rates for electric vehicles were high once again – but still fell significantly short of manufacturers' expectations.

In Europe (EU, UK, EFTA), new car registrations in 2021 were lower still than in crisis-ridden 2020, at minus 1.5 percent; in Germany, this figure even came in at minus

start of series production for three models from the Audi and Seat/Cupra group brands. While these figures are encouraging and are extremely important for the location and the region, they are nonetheless 25 to 30 percent lower than the manufacturers' target volumes for 2021. Figures from the Chemnitz Automotive Institute (CATI) had likewise predicted that 280,000 BEVs would be produced in Saxony in 2021. The primary reason for this development was the severe shortage of semiconductors, which led to

burg works will also be taking up production of BEVs as the secondary site for the ID.3. Significant changes are also underway at BMW in Leipzig. Mid-2022 will mark the end of an era with the phase-out of the i3 – the model that has made BMW a pioneer in battery-powered electric vehicles since 2013. But this will also be the start of a new era, because these works will also become a multi-brand site thanks to the production of the Mini Countryman, both with a combustion engine and as a BEV.



The first "German" Mini will be produced in the BMW works in Leipzig as of 2023. The successor to the Countryman will be produced in both combustion engine and electric versions.

Photo: BMW



Im Porsche-Werk Leipzig laufen die Vorbereitungen für den Produktionsstart des elektrischen Macan. Die Fertigung soll 2023 beginnen.

Preparations for the start of production of the electric Macan are underway at the Porsche works in Leipzig. Its manufacture is slated to begin in 2023.

Foto/Photo: Porsche

10 percent. Meanwhile, new registrations for all-electric vehicles (BEVs) grew by 63 percent in Europe and even increased by 83 percent in Germany. These growth trends were also reflected in the production figures in Saxony. Over 200,000 BEVs were produced here for the first time in 2021, an 81.5 percent increase over the previous year. This growth was exclusively due to production at the VW works in Zwickau, which saw 178,000 vehicles leave the production line – making them the dominant contributor to the total volume of BEVs produced in Saxony by some way. In fact, the ID.3 and ID.4 models made up more than 50 percent of all BEVs that the Volkswagen brand brought to market worldwide in 2021. The works completed their changeover to become a multi-brand site for electric vehicles in 2021 with the

missing parts in many components. Despite giving priority to sites with electric vehicles, there was no way of preventing this. Managing this shortage will remain an issue in the first half of 2022 at a minimum. The situation is currently exacerbated by a crisis involving cables due to supply shortages for cable harnesses from Ukraine, for which there are no short-term substitutes. In addition to volume-related aspects, electric vehicle production in Saxony is set to experience further upheaval from mid-2022 onwards. Because the VW brand is switching other sites over to electric-vehicle production, this will lead to changes in the product spectrum as a whole and in the exclusive production of certain models. Production of the ID.4 is being moved to the Emden works as of mid-2022. Starting in 2023, the Wolfs-

Porsche Leipzig is continuing its success story, driven by the brand's achievements with its Taycan range. The Leipzig works are preparing for the start of series production of the all-electric Macan, which will be built on the VW Group's Premium Platform Electric (PPE) starting in 2023. There are plans to produce a further BEV model in Leipzig as of 2025. "The outlook for the production of electric cars in Saxony continues to be very positive for the coming years as well. We expect that the BEV volume predicted for the Saxon sites in 2021 will not only be reached but actually exceeded," CATI sums up. The Institute collected and analyzed related data and developments in the field of electric mobility as part of its collaboration in the AMZ team dedicated to structural change in Saxony, which was funded by Saxony's budget.

Das Fahrzeug der Zukunft ist Software-definiert

Wie sich das Engineering-Unternehmen IAV den Herausforderungen im Mobilitätswandel stellt

Die Transformation in der Mobilität hin zu Automatisierung, Digitalisierung und Elektrifizierung verlangt ein verändertes Herangehen an den Fahrzeugentwicklungsprozess. Der international agierende Ingenieurdienstleister IAV mit rund 8.000 Mitarbeitern weltweit richtet sich dafür neu aus – vom Premium-Entwicklungspartner zum Tech Solution Provider.

Für Matthias Kratzsch, Vorsitzender der IAV-Geschäftsführung, bedeutet das, wachsende Komplexität im Produkt mit modernsten Technologien und Entwick-

Vor diesem Hintergrund setzt das aus der Antriebs- und Fahrzeugentwicklung gewachsene Unternehmen, das bereits frühzeitig in automatisiertes Fahren und E-Mobilität eingestiegen ist, seine Leistungsfelder neu auf. Dabei spielen die sächsischen IAV-Standorte in Stollberg, Chemnitz und Dresden eine wesentliche Rolle.

Stollberg: Zentrum für E-Antriebe

Im Entwicklungszentrum Stollberg wurde in den vergangenen Jahren umfangreich in die Neuausrichtung der Prüffelder für die Elek-

zu erleben. Seit kurzem können Bürger in der erzgebirgischen Kleinstadt Zwönitz ein E-Shuttle nach Bedarf über eine App rufen und 28 Punkte in dem langgestreckten Ort flexibel anfahren. In Rackwitz sowie in Leipzig laufen Pilotprojekte mit automatisiert fahrenden E-Shuttles, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu gestalten. „Noch ist im Kleinbus ein Sicherheitsfahrer an Bord. Zukünftig wird ein autonomer Betrieb angestrebt. Wir gehen davon aus, dass das in fünf Jahren auf definierten Strecken möglich sein wird“, sagt Matthias Kratzsch. An solchen und weiteren Softwareentwick-



Links: Matthias Kratzsch ist seit 1. Januar 2021 Vorsitzender der IAV-Geschäftsführung.

Mitte: Im IAV-Entwicklungszentrum Stollberg arbeitet einer der modernsten HV-Verbundprüfstände.

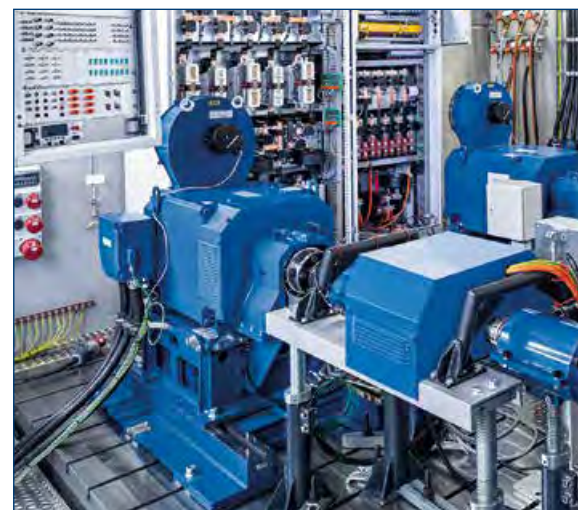
Rechts: Die IAV bringt ihre Kompetenzen für automatisiertes Fahren in zahlreiche Projekte ein.

Left: Matthias Kratzsch has been Chairman of IAV's Management Board since January 1, 2021.

Center: One of the most modern HV composite test benches is in operation at IAV's Stollberg development center.

Right: IAV contributes its expertise in automated driving to numerous projects.

Fotos/Photos: IAV, SAENA (Foto rechts/Photo right)



lungsmethoden zu beherrschen und deutlich schneller als bisher in serienreife Lösungen mit hoher Akzeptanz umzusetzen. „Gefragt sind Systemdenken und Integrationskompetenz. Der Blick auf die einzelne Komponente reicht nicht mehr aus. Es geht darum, für ein komplexeres System die Gesamtverantwortung als Entwickler zu übernehmen.“

Der Wandel ist vor allem Software-getrieben. Der Großteil der heutigen Fahrzeuge besitzt eine Vielzahl an Steuergeräten mit eigener Software, die über die Lebenszeit des Fahrzeugs Bestand hat. „Mit der Entwicklung hin zum automatisierten und vernetzten Fahren brauchen wir jedoch eine deutlich leistungsfähigere Software, die keine Stand-Alone-Lösung mehr sein kann, die aus der Cloud regelmäßig Updates aufspielt und die eine sichere Kommunikation mit dem Umfeld garantiert“, verdeutlicht der IAV-Chef und unterstreicht: „Das Fahrzeug der Zukunft ist Software-definiert.“

tromobilität investiert. Wesentliche Elemente für den E-Antrieb werden hier im Systemverbund getestet bis hin zum kompletten elektrischen Antriebsstrang. Die Stollberger Ingenieure nutzen dafür u.a. einen Hochvolt-Verbundprüfstand, mit dem Subsysteme bereits vor der Integration ins Fahrzeug gründlich untersucht werden können. „Wir werden Stollberg weiter zum E-Antriebs-Entwicklungszentrum der IAV ausbauen“, betont Matthias Kratzsch. Er verweist darauf, dass auch im verbrennungsmotorischen Bereich weiterhin Entwicklung passiert.

Chemnitz: Schwerpunkt automatisiertes Fahren, Elektronik und Software

In Chemnitz werden die bereits seit rund zehn Jahren laufenden Entwicklungen zum automatisierten und vernetzten Fahren fortgesetzt. Resultate dieser Arbeiten sind immer mehr auch auf den sächsischen Straßen

lungen wird am jüngsten sächsischen IAV-Standort in Dresden gearbeitet. Dafür ist der Tech Solution Provider immer auf der Suche nach Personal. „Durch die Nähe zu den Hochschulen in Dresden, Chemnitz, Zwickau oder Mittweida können wir hier immer gute Leute gewinnen“, betont Matthias Kratzsch, der selbst Kraftfahrzeugtechnik in Zwickau studiert hat. Aktuell sind mehr als 80 offene Stellen in der Region zu besetzen.

Internes Qualifizierungsprogramm

Die Themen Schulen und Weiterbilden stehen ebenso inhouse verstärkt auf der Tagesordnung. „Wir haben die Pandemie-Zeit auch genutzt, um ein internes Qualifizierungsprogramm aufzulegen. Beispielsweise haben wir Mitarbeiter, die viele Jahre im Verbrennungsmotorenbereich tätig waren, für neue Jobs wie Systemingenieur oder Softwareentwickler qualifiziert“, berichtet Matthias Kratzsch.

www.iav.com

The vehicle of the future will be software-defined

How does the engineering company IAV face up to the challenges posed by changes in mobility?

The transformation in mobility towards automation, digitalization and electrification calls for a different approach to the vehicle development process. IAV, an international engineering services provider with around 8,000 employees worldwide, is repositioning itself for this purpose – from premium development partner to tech solution provider.

For Matthias Kratzsch, Chairman of IAV's Management Board, this means mastering the growing complexity of the products with state-of-the-art technologies

development, and entered the field of automated driving and electric mobility at an early stage, is reorganizing its range of services. IAV's Stollberg, Chemnitz and Dresden sites in Saxony play a key role in this.

Stollberg: Electric drive center

At the Stollberg development center, extensive investments have been made in recent years to restructure the testing facilities for electric mobility. Key elements for electric drives are tested here in the system network, right up to the complete electric powertrain.

points in the locality stretched over a long distance. Pilot projects with automated electric shuttles are underway in Rackwitz and Leipzig to make public transportation more attractive. "At the moment, there's still a safety driver on board the minibus. The aim is for the shuttle to operate autonomously in the future. We anticipate that this will be possible on defined routes in five years," says Matthias Kratzsch.

Work on this and other software developments is underway at IAV's Dresden site, its newest in Saxony. To that end, the tech solution provider is always on the lookout for



and development methods and turning them into production-ready solutions with a high level of acceptance much faster than before.

"Systems thinking and integration expertise are essential. It's no longer sufficient just to look at the individual component. It's about taking overall responsibility as a developer for a more complex system."

The change is primarily software-driven. The majority of today's vehicles have a variety of integrated ECU software that will last the lifetime of the vehicle. "With the development towards automated and connected driving, however, we need much more powerful software that can no longer be a stand-alone solution, that regularly installs updates from the cloud and that guarantees secure communication with the environment," the IAV boss explains, stressing: "The vehicle of the future will be software-defined."

Against this backdrop, the company, which has grown from powertrain and vehicle

Among other things, the Stollberg engineers use a high-voltage composite test bench, enabling subsystems to be thoroughly examined even before they are integrated into the vehicle. "We will continue to build up Stollberg as IAV's electric drive development center," Matthias Kratzsch emphasizes. He points out that development is also ongoing in the field of internal combustion engines.

Chemnitz: Focus on automated driving, electronics and software

In Chemnitz, developments in automated and connected driving, which have already been underway for around ten years, are being continued. The results of this work are increasingly making their way onto the road, and Saxony is no exception here. Recently, citizens in the small town of Zwönitz in the Erzgebirge can call an electric shuttle on demand via an app and drive to any of 28

staff. "Our proximity to the universities in Dresden, Chemnitz, Zwickau and Mittweida means we can always attract good people here," emphasizes Matthias Kratzsch, who himself studied automotive engineering in Zwickau. There are currently more than 80 vacancies in the region.

Internal qualification program

Training and upskilling are topics that are also increasingly on the in-house agenda. "We even utilized the pandemic period by launching an internal qualification program. For example, employees who had worked for many years in the combustion-engine sector have now been qualified for new jobs such as systems engineer or software developer," Matthias Kratzsch reports.

Nachhaltiger Kreislauf für Batterie-Leitsalz

Wie die Fluorchemie-Gruppe die Vision einer effizienten Wertschöpfung für LiPF₆ verwirklicht

Für den weiteren Hochlauf der E-Mobilität ist die Verfügbarkeit von Batteriematerialien ein entscheidender Faktor. In der öffentlichen Wahrnehmung spielt Lithium eine wesentliche Rolle. Doch auch andere Ausgangsstoffe werden in erheblichen Mengen gebraucht, z.B. Flussspat. Sachsen hat hier gute Chancen, bei Gewinnung und Verarbeitung ganz vorn dabei zu sein.

Eine Lithium-Ionen-Batterie besteht zu zehn Prozent aus Elektrolyt. Darin sind wiederum zehn bis dreizehn Prozent Leitsalze enthalten. Aufgrund seiner guten Leitfähigkeit wird am häufigsten Lithiumhexafluorophosphat, kurz LiPF₆, eingesetzt. „Bei einem durchschnittlichen Batteriegewicht von 500 Kilogramm sind das zwischen fünf und sieben Kilogramm LiPF₆ pro E-Auto. Darin macht der Fluor-Anteil 75 Prozent aus“, rechnet Harald Werner vor. Der Chemietechnologie-Fachmann ist Technischer Geschäftsführer der Fluorchemie-Gruppe und leitet die Fluorchemie Dohna GmbH in der Nähe von Dresden.

In dieser Fabrik wird bereits seit vielen Jahrzehnten Fluorwasserstoffsäure, auch Flusssäure genannt, hergestellt. Das Produkt dient als Grundstoff für zahlreiche Branchen – von der Stahlveredlung in der Metallurgie bis zur Beschichtung von Pfannen im Konsumgüterbereich. Weiterhin entsteht im Dohnaer Herstellungsprozess Calciumsulfatbinder für die Baustoffindustrie.

Flusssäure wird zu knappem Gut

„Mit dem Push der Elektromobilität wird Flusssäure zu einem knappen Gut. Die bisher verfügbaren Mengen reichen für die europäischen Ziele in diesem Bereich bei weitem nicht aus“, sagt Thomas Leypold, Geschäftsführer der Fluorchemie-Gruppe, und verweist auf den geplanten bzw. schon im Gange befindlichen Aufbau von Batteriefabriken in Deutschland, die idealerweise aus der Region heraus beliefert werden sollten. „Wir haben ein umfangreiches Investitionsprogramm aufgesetzt, um den gesamten Prozess für die LiPF₆-Herstellung von der Gewinnung der Rohstoffe über die Produktion der einzelnen Bestandteile bis hin zum Recycling zu einem nachhaltigen Kreislauf zu gestalten, der in Mitteldeutschland stattfindet, nah an den entstehenden Gigafabri-

ken und konform mit den ESG-Kriterien für ein sozial-ökologisches Wirtschaften.“

Hohe Investitionen geplant

Rund 250 Millionen Euro will die Fluorchemie-Gruppe in den nächsten drei Jahren investieren, um das Unternehmen auf den neuen Markt der E-Mobilität vorzubereiten. Ausgangsstoff für alle Aktivitäten ist die Gewinnung von Flussspat. Die Gruppe besitzt Minen mit einem nachgewiesenen Vorkommen von fünf Millionen Tonnen und hat die Option für zwei weitere Minen mit nochmals drei Millionen Tonnen nachgewiesener Reserven. Im erzgebirgischen Niederschlag wird bereits Flussspat abgebaut, im nahen Aue aufbereitet und in Dohna u. a. durch Zusatz von Schwefelsäure zu Flusssäure verarbeitet. Aktuell erschließt die Fluorchemie eine weitere Flussspat-Grube in Thüringen, in der in zwei bis drei Jahren der Abbau starten soll. Von dort wird der aufbereitete Spat auch zum zweiten Flusssäure-Produktionsstandort der Gruppe nach Stulln in Bayern geliefert. Momentan muss die Fluorchemie einen Teil der benötigten Spate noch weltweit beziehen.

Kapazität für drei Millionen E-Autos

Zukünftig wird die Flusssäure zusammen mit Phosphor- und Lithiumverbindungen zu LiPF₆ weiterverarbeitet. „Wir planen die Inbetriebnahme einer solchen Produktionsanlage im Chemiepark Bitterfeld in zwei Jahren. Ihre jährliche Kapazität ist auf den Bedarf von rund drei Millionen E-Fahrzeugen ausgelegt. Mit deutschen und ausländischen Elektrolytherstellern befinden wir uns bereits in der Verhandlung von Lieferverträgen“, erläutert Thomas Leypold. Der Phosphor-Anteil kommt von einem Joint-Venture-Partner am zukünftigen Produktionsstandort in Bitterfeld/Wolfen. Zum Lithium-Part verhandelt die Fluorchemie über den Erwerb einer Beteiligung an einer der größten Lithiumminen in Europa. Ein weiteres Joint Venture gründet die Gruppe mit einem führenden europäischen Partnerunternehmen aus der Chemieindustrie, einem Hersteller von Additiven und Lösungsmitteln, um den Automobil- bzw. Batterieherstellern eine Lösung für den Einkauf von Elektrolyten aus einer Hand zu bieten. Mit dem Partner Remondis



Auf dem Gelände der Fluorchemie Dohna wird sich in den nächsten Jahren viel verändern. Das Unternehmen plant umfangreiche Investitionen zur Erhöhung der Fluorwasserstoffsäure-Produktion, einem wichtigen Stoff für Elektrolyte in Lithium-Ionen-Batterien.

Foto: Fluorchemie Dohna

arbeiten die Fluor-Experten schließlich an Batterie-Recyclingtechnologien, um z.B. Fluorid zurückzugewinnen.

„Wir brauchen mehr Tempo“

In Dohna hat im Zuge der geplanten Produkt- und Markterweiterung eine umfangreiche Modernisierung der bestehenden Anlagen begonnen. So ist u.a. vorgesehen, Reaktionswärme zur Herstellung von Wasserstoff zu nutzen und diesen wiederum für die Flusssäureproduktion einzusetzen. Außerdem soll der Konzernsitz der Gruppe nach Sachsen umziehen und hier auch ein neues Forschungszentrum entstehen, in dem u.a. an Feststoff-Fluorid-Batterien entwickelt wird. „Damit unsere Pläne Wirklichkeit werden, ist zuerst unser Engagement gefragt. Dafür haben wir sehr gute Mitarbeiter. Für zügige Fortschritte brauchen wir aber ebenso gute Rahmenbedingungen und schnelle Entscheidungen. Vor allem vor dem Hintergrund, dass in unseren Nachbarländern ebenfalls mit Hochdruck an diesen Themen gearbeitet wird, oft mit besseren EU-Förderquoten als in Deutschland. Deshalb brauchen wir mehr Tempo“, appelliert Thomas Leypold an Politik und Behörden.

www.fluorchemie.de

Sustainable loop for battery conducting salts

How the Fluorchemie Group is making the vision of an efficient LiPF₆ value-chain a reality



Great changes lie ahead at the Fluorchemie Dohna premises in the coming years. The company is planning to make extensive investments in order to boost its production of hydrofluoric acid, a key substance for the electrolyte in lithium-ion batteries.

Photo: Fluorchemie Dohna

Availability of battery materials is a key factor in the ongoing effort to ramp up electric mobility. Lithium is perceived by the public as playing an essential role, but significant volumes of other raw materials such as fluorspar are also needed. Saxony has a great opportunity to be at the very front of the pack when it comes to extracting and processing this material.

Electrolyte makes up 10 percent of a lithium-ion battery, with conducting salts, in turn, making up 10 to 13 percent of the electrolyte. Lithium hexafluorophosphate, or LiPF₆ for short, is most commonly used thanks to its good conductivity. "Batteries weigh 500 kilograms on average, which means there are between five and seven kilograms of LiPF₆ in every electric car. Fluorine makes up a 75 percent share of this," Harald Werner calculates. A specialist in chemical technology, Werner is Managing Director for technology at the Fluorchemie Group and heads up Fluorchemie Dohna GmbH near Dresden.

The Dohna factory has already been producing hydrofluoric acid for many decades. This product serves as a basic material for many different sectors – from refining steel in metallurgy through to coating for pans in

the consumer goods segment. Dohna's production process also provides calcium sulfate binders for the construction materials industry.

Hydrofluoric acid is becoming a scarce resource

"The push toward electric mobility is turning hydrofluoric acid into a scarce resource. The quantities that have been available up until now fall far short of the targets Europe has set itself in this area," says Thomas Leypold, Managing Director at the Fluorchemie Group, making reference to the battery factories that are being planned or are already being built in Germany, and that were ideally meant to be supplied with materials from the region. "We've set up a comprehensive investment program to create a sustainable loop for the entire LiPF₆ manufacturing process, from extracting the raw materials, to producing the individual components, and all the way to recycling. This process will take place in central Germany, close to the giga factories that are being built and in compliance with the ESG criteria for doing business in a socially and ecologically sound way."

Substantial investments planned

The Fluorchemie Group is looking to invest some 250 million euros over the next three years to prepare the company for the new electric mobility market.

All activities are based on the extraction of fluorspar as the starting material. The Group owns mines with proven deposits amounting to five million metric tons and has the option of two additional mines with a further three million tons of proven reserves at its disposal. Fluorspar is already being mined in Niederschlag in the Erzgebirge region and prepared in nearby Aue before being processed into hydrofluoric acid in Dohna, for example by adding sulfuric acid. Fluorchemie is currently opening up another fluorspar pit in Thuringia, with plans to start mining there in two or three years. Prepared fluorspar will also be delivered from here to the Group's second hydrofluoric acid production site in Stulln, Bavaria. Fluorchemie currently has to source part of the spar it requires from around the world.

Capacity for three million electric cars

In the future, the hydrofluoric acid will be processed with phosphorus and lithium compounds to produce LiPF₆. "We are planning to commission a production facility of this type at the Bitterfeld chemical park in two years. The annual capacity of this facility is designed to meet the requirements of around three million electric vehicles. We are already working on negotiating delivery contracts with electrolyte manufacturers in Germany and abroad," Leypold notes. The phosphorus component comes from a joint-venture partner at the future production site in Bitterfeld/Wolfen. As regards the lithium part, Fluorchemie is negotiating the acquisition of a stake in one of the largest lithium mines in Europe. The Group is setting up another joint venture with a leading European partner company in the chemical industry, a manufacturer of additives and solvents, so it can offer automotive and battery manufacturers a solution that lets them purchase electrolytes from a single source. Finally, the experts at Fluorchemie are working with their partner Remondis to develop battery recycling technologies that make it possible to recover fluoride, for example.

"We need to pick up the pace"

Extensive modernization of the plants in Dohna is underway as part of the company's product and market expansion. It intends to use reaction heat to produce hydrogen that, in turn, will be used to produce hydrofluoric acid. Besides this, the company is aiming to move its Group headquarters to Saxony and set up a new research center here that will focus on various projects, including the development of solid-state fluoride batteries. "We need to be committed for starters if we want our plans to become a reality. And we have a really good team of employees in this sense. But we also need good general conditions and fast decision-making processes in order to make rapid progress. One of the main factors here is that neighboring countries are also working on these topics at full speed, and they often have better EU funding quotas than we do in Germany. So we need to pick up the pace," says Leypold, calling on policymakers and authorities to take the necessary steps. www.fluorchemie.de

Etwa 500 Schnellecke-Mitarbeiter sequenzieren, montieren oder versorgen die Fertigung mit Komponenten und Modulen für die Werke von BMW und Porsche in Leipzig.

A team of around 500 Schnellecke employees sequences, assembles, and supplies production with components and modules for the BMW and Porsche works in Leipzig.

Foto/Photo: Schnellecke



Beherrscher einer komplexen Logistik

Schnellecke Leipzig bereitet sich auf neue Aufgaben in der E-Mobilität vor

Masters of complex logistics

Schnellecke Leipzig preparing for new challenges in e-mobility

Rund 500 Menschen arbeiten beim Logistikdienstleister Schnellecke in Leipzig. In unmittelbarer Nähe der Automobilwerke sequenzieren und montieren sie Einzelteile zu Baugruppen bzw. Modulen und liefern diese im JIT-Verkehr.

Zusammengestellt bzw. zusammengebaut werden vor allem Komponenten für den Interieur- und Exterieurbereich. Auch Tankmontagen gehören zum Leistungsspektrum. Es muss eine hohe Komplexität beherrscht werden, denn in den Baugruppen selbst gibt es wiederum eine große Varianz. „Kaum ein Modul ist wie der andere, es gibt unzählige Ausstattungsvarianten, die wir in der richtigen Reihenfolge takt- und zeitgenau bereitstellen“, erläutert Geschäftsführer Ingo Bach die Aufgaben im Multi-JIS-Zentrum von Schnellecke am Porsche-Werk sowie in der Inhouse-Logistik für BMW.

Hinzu kommt das schnelle Agieren und Reagieren, wenn sich Planungen kurzfristig ändern, weil beispielsweise Lieferketten gestört sind. „Wir haben in der Pandemiezeit die ganze Bandbreite zwischen Volllast und Stillstand erlebt. Unser Arbeitsrhythmus passt sich dem unserer Kunden an“, sagt Ingo Bach. Mitten in einer Corona-Erholungsphase musste Anfang März auch

Schnellecke wieder abrupt stoppen. Durch die Krise in der Ukraine ist es zu Lieferengpässen und Lieferstopps für verschiedene Automobilwerke gekommen.

Die Herausforderungen für den Logistikdienstleister werden zukünftig nicht weniger. Dafür sorgen neue Aufgaben in der E-Mobilität. In Leipzig werden ab 2023 neben angestammten Modellen neue E-Fahrzeuge gebaut. „Das verlangt nach weiter wachsender logistischer Komplexität. Darauf stellen wir uns ein, passen unsere Systemwelt an und entwickeln neue Lösungen“, informiert der Geschäftsführer.

Neue Mitarbeiter durch geordnete Zuwanderung gewinnen

Ein großes Aufgabenfeld dabei ist, mittels Automatisierung und Digitalisierung Prozesse effizienter zu gestalten und steigende Dynamik zu beherrschen. Dreh- und Angelpunkt bleibt jedoch der Mensch. „Für weiteres Wachstum brauchen wir weitere Mitarbeiter“, betont Ingo Bach. Diese sind der Region Leipzig-Halle jedoch nur schwer zu finden. „Es gibt hier zwar ein deutliches Bevölkerungswachstum, aber der Bedarf, der durch Neuansiedlung und weitere Wirtschaftsaktivitäten entsteht, ist noch größer“, umreißt er die Situation. Für ihn liegt eine Lösung in

der geordneten Zuwanderung ausländischer Arbeitskräfte. „Wir beschäftigen selbst Mitarbeiter aus vielen Ländern und sehen uns als wichtigen Integrationspartner. Wir möchten aber hier noch mehr erreichen und suchen den Schulterschluss mit Gleichgesinnten, denn wir wissen, dass auch andere Unternehmen dieses Thema sehr beschäftigt“, wirbt er für gemeinsames Handeln.

Aktiv in Zwickau und in Dresden

Mitarbeiter werden auch an den anderen sächsischen Schnellecke-Standorten gebraucht. Für das Elektromobilitäts-Werk von Volkswagen in Zwickau führt Schnellecke in den nächsten Jahren von Glauchau aus die Versorgungslogistik fort. Ebenso wird in Dresden die Gläserne VW-Manufaktur weiter bedient.

In der sächsischen Landeshauptstadt hat sich der Logistiker außerdem mit der Halbleiterindustrie eine weitere Branche mit viel Potenzial erschlossen.

Around 500 people work at logistics provider Schnellecke in Leipzig. Located in direct proximity to the automotive works, the team arranges single components in sequences and compiles them to form as-

semblies or modules before delivering them via JIT transports.

The company primarily compiles and assembles components for interiors and exteriors. Its range of services also includes tank assemblies. This involves mastering a high degree of complexity, because there are also substantial variations in the assemblies themselves. "Almost every module is different from the rest; there are countless equipment variants that we provide in the right order and according to a precise cycle and schedule," explains Managing Director Ingo Bach, describing the team's tasks in Schnellecke's Multi-JIS-Center at the Porsche works and as part of in-house logistics for BMW.

They also need to act and react quickly when plans change at short notice, for example due to disruptions in the supply chain. "During the pandemic, we experienced everything from working at full capacity to standstills. Our working rhythm adapts to our customers," Bach says. Work at Schnellecke came to an abrupt halt again at the beginning of March, just when things were getting up

and running from the most recent wave of coronavirus. In this case, the crisis in Ukraine is causing delivery shortages and suspensions for various automotive works.

The logistics service provider will continue to face increasing challenges going forward due to new tasks in the field of e-mobility. Starting in 2023, new electric vehicles will be built in Leipzig along with established models. "This calls for an ever-higher degree of logistical complexity. We're getting ready for this, adapting our range of systems, and developing new solutions," the Managing Director says.

Recruiting new employees through controlled immigration

One of the main focal points of the company's work is using automation and digitalization to make processes more efficient and cope with increasing dynamics. But the key factor is still people. "We need more employees so we can keep growing," Bach stresses. But these are hard to find in the Leipzig/Halle region. "It's true that the region is seeing significant population growth, but the demand

arising due to relocations and other business activities is even greater," he says, describing the situation. Bach sees controlled immigration of workers from abroad as a solution. "We employ workers from many countries ourselves and see our company as an important partner in helping them integrate. But we want to achieve even more in this area and are looking to work alongside entities with a similar outlook, because we know that this issue is a big one for other companies as well," he says, calling for collaboration.

Active in Zwickau and in Dresden

Employees are also needed at Schnellecke's other sites in Saxony. The company will be continuing to provide supply logistics out of Glauchau for the Volkswagen electric mobility works in Zwickau over the coming years, and will likewise continue supplying to the VW Transparent Factory in Dresden.

Here in Saxony's state capital, the logistics experts have moreover tapped into another sector that offers extensive potential in the form of the semiconductor industry.

www.schnellecke.com

Anzeige/Advertisement



Hotline (24h): +49 173 5778663

QUALITAS
...wenn es um Qualität geht.

UNSER MOTTO:
QUALITÄT. SICHER.

Ihre Spezialist für

Kontrollen, Nacharbeiten, Werkstoffprüfungen,
Messtechnik, QMB, Farbeindringprüfung, 3D-Druck,
(Supervisor/Projektkoordinator, Resident Engineer, IMDS,
FMEA-Moderator, Auditoren für Managementsysteme),
Beratungen, Kursstätte, Int. Kundenvermittlung

Garantiert!

kurze Reaktionszeiten im Kerneinsatzgebiet;
ServicePoint, externe und Inhouse-Kontrollen;
internationaler Service mit direkten Ansprechpartnern;
übersichtliche Ergebnisse und informative Auswertung

qualitas-gmbh.de

Weltneuheit aus Sachsen

Bei Blackstone in Döbeln startete die Produktion von 3D-gedruckten Lithium-Batteriezellen

A world first from Saxony

Production of 3D-printed lithium battery cells started at Blackstone in Döbeln, Germany

Im sächsischen Döbeln wird eine Weltneuheit produziert: 3D-gedruckte Lithium-Batteriezellen in Serie. Hersteller ist die Blackstone Technology GmbH, ein Tochterunternehmen des Schweizer Batteriemetall-Spezialisten Blackstone Resources. Anfang Dezember 2021 erfolgte der Ferti-gungsstart.

Mit der neuen Produktion bringe man eine bahnbrechende Technologie und umweltverträgliche Lösungen in einen wachsenden Markt, betonte Blackstone Resources-Gründer und CEO Ulrich Ernst zur Eröffnung.

Das 3D-Druckverfahren von Blackstone erlaubt dickere energiespeichernde Schichten in den Batteriezellen, was die gravimetrische Energiedichte um 20 Prozent erhöht. Zudem sind Batteriezellen von Blackstone in ihrer Größe flexibel anpassbar und können für unterschiedlichste Kundenbedürfnisse exakt zugeschnitten werden. Die Platzer-sparnis der Batterien beträgt 15 Prozent, die Materialersparnis 20 Euro/kWh. Gleichzeitig sinkt der Energieverbrauch in der Produktion um 23 Prozent.

Erstmals umgesetzt wurde der neue Produktionsprozess mit Kathodenmaterial von IBU-Tech aus Weimar bei der Produktion von Lithium-Eisenphosphat-Pouch-Zellen (LFP). Doch Blackstone Technology ist nicht auf LFP festgelegt. „Wir können auch Nickel-Mangan-Cobalt-Oxid-Zellen, kurz NMC, herstellen“, erläutert Holger Gritzka, Geschäftsführer des sächsischen Standorts. „Unser 3D-Druck-Prozess lässt nicht nur eine Variation der Zelldicke zu, die Technologie ist für alle Zellchemien einsetzbar.“ Ein weiterer Vorteil des 3D-Druck-Verfahrens liegt darin, dass zusätzliche Funktionen wie etwa Sensoren, die ein Batteriemanagement speisen, sich direkt auf die Elektroden drucken lassen.

Aktuell liegt die Fertigungskapazität in Döbeln auf einer Linie und im Dreischichtbetrieb bei 0,5 GWh. Bis 2025 strebt Blackstone ein Gesamtproduktionsvolumen von 24,5 GWh an. Neben dem weiteren Ausbau eigener Kapazitäten soll dieses Ziel in Joint



David Batstone (M.) ist CEO der neuen Blackstone Technology Holding, in welche die deutsche Batteriesparte eingebracht wurde. Laut Blackstone-Chef Ulrich Ernst (r.) ist damit mehr Autonomie verbunden. Produktion und Technologieentwicklung bleiben bei der Blackstone Technology GmbH Döbeln, deren Geschäftsführer Holger Gritzka ist.

David Batstone (center) is CEO of the new Blackstone Technology Holding, into which the German battery division has been integrated. According to Blackstone CEO Ulrich Ernst (right), this involves greater autonomy. Production and technology development will remain with Blackstone Technology GmbH Döbeln, which is headed by Holger Gritzka.

Foto/Photo: Blackstone

Ventures mit OEMs sowie durch Lizenzvergaben erreicht werden. Laut Holger Gritzka ist Blackstone Technology durch Vorverträge bis Ende 2022 bereits fast ausgelastet. Nächster großer Schritt ist der Druck von Festkörperbatterien. Damit könne die Energiedichte nochmals um bis zu 70 Prozent gesteigert werden. Anfang 2022 startet dazu ein dreijähriges Industrialisierungs-Projekt. In diesem Zusammenhang erfolgt auch der Aufbau eines Entwicklungszentrums in Döbeln.

In a world first, Döbeln in Saxony is manufacturing 3D-printed lithium battery cells in series production. The manufacturer is Blackstone Technology GmbH, a subsidiary of the Swiss battery metal specialist Blackstone Resources. Production started in early December 2021.

The new production facility brings breakthrough technology and environmentally sustainable solutions to a growing market, emphasized Blackstone Resources founder and CEO Ulrich Ernst at the opening.

The patented 3D printing process enables thicker energy storage layers in the battery cells, which increases gravimetric energy density by 20 percent. Moreover, Blackstone battery cells are flexible in size and can be precisely tailored for a wide variety of customer requirements. The batteries save 15 percent space and 20 euros/kWh in the material. At the same time, energy consumption in production is reduced by 23 percent.

The new production process was implemented for the first time with cathode material from IBU-Tech in Weimar for the production of lithium iron phosphate pouch cells (LFP). However, Blackstone Technology is not limiting itself to LFP. „We can also produce nickel-manganese-cobalt-oxide cells, or NMC for short,“ explains Holger Gritzka, Managing Director of the Saxon site. „Our 3D printing process not only allows for cell thickness variation, but the technology is also applicable to any cell chemistry.“ A further advantage of the 3D printing process is that additional functions, such as sensors that feed a battery management system, can be printed directly onto the electrodes. Currently, the production capacity in Döbeln is 0.5 GWh on one line and in three-shift operation. By 2025, Blackstone is targeting a total production volume of 24.5 GWh. Apart from the further expansion of the company's own capacities, this goal is to be achieved through joint ventures with OEMs and licensing. According to Holger Gritzka, preliminary contracts mean that Blackstone Technology is already nearly at capacity up to the end of 2022.

The next big step is printing solid-state batteries. This can increase the energy density again by up to 70 percent. To this end, a three-year industrialization project is starting in early 2022, with a development center being set up in Döbeln in connection with this.

www.blackstoneresources.ch

Ziel: Geschlossene Ketten für H₂-Wertschöpfung

Freistaat Sachsen will mit eigener Wasserstoffstrategie industriellen Strukturwandel unterstützen

The aim: closed-loop H₂ value-creation chains

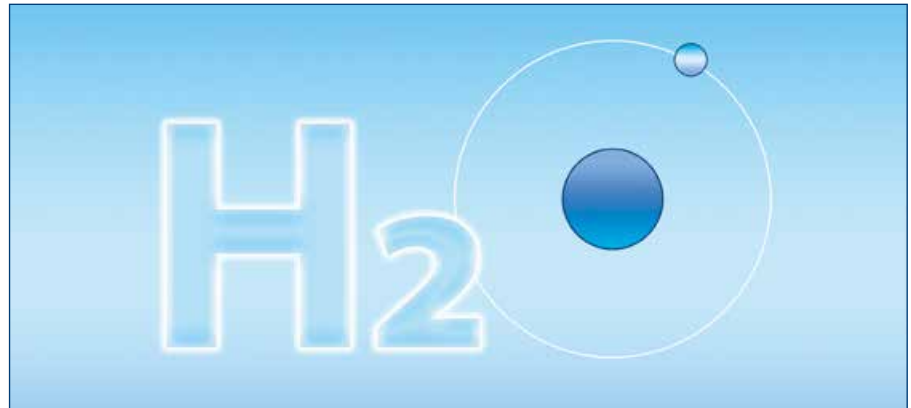
Free State of Saxony looking to support structural change in industry with its own hydrogen strategy

Sachsen will eine Wasserstoffwirtschaft mit möglichst geschlossenen, sächsischen Wertschöpfungsketten aufbauen. Dazu hat das Kabinett Anfang 2022 eine landeseigene Wasserstoffstrategie beschlossen.

Die Strategie sei ein weiterer Meilenstein der sächsischen Energie-, Klima- und Industriepolitik, betont Sachsens Energieminister Wolfram Günther. Er verbindet damit auch die Hoffnung auf einen schnelleren Ausbau der erneuerbaren Energien. Wirtschaftsminister Martin Dulig verweist auf das hohe Kompensationspotenzial der Wasserstoffwirtschaft für die im Strukturwandel rückläufigen Industrien. Insofern sei die Wasserstoffstrategie zugleich eine Überlebensstrategie für sächsische Unternehmen und Arbeitsplätze aller Branchen.

Einen Schwerpunkt setzt Sachsen auf die Unterstützung der Forschung. Ganze Wirtschaftszweige auf eine wasserstoffbasierte Energieversorgung umzustellen und gleichzeitig die effizientesten Systeme dafür zu entwickeln, ist nur mit starken Forschungspartnern machbar. Ein Forschungs- und Kompetenzzentrum im Bereich Mobilität bildet der HZwo e.V., der Akteure aus Wissenschaft und Industrie für innovative Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Anwendungen vereint. Weitere Schwerpunkte liegen bei der industriellen Produktion der Elektrolyse- und Brennstoffzellensysteme, beim Bau von Power-to-X-Anlagen sowie bei Aufbau und Ertüchtigung der notwendigen Infrastruktur über die Landesgrenzen hinaus.

Erforderlich sind eine stärkere sektorenübergreifende Elektrifizierung sowie der Einsatz klimaneutraler Alternativen für Anwendungen, die auch langfristig nicht wirtschaftlich effizient elektrifizierbar sind. Hierzu gehören in Sachsen vor allem Anwendungen in der chemischen Industrie und Projekte zur Herstellung synthetischer Kraftstoffe wie e-Kerosin. Im Mobilitätssektor findet Wasserstoff vor allem in der innerbetrieblichen Logistik Anwendung. Zudem kann Wasserstoffnutzung aber auch im



Sachsen will mit einer landeseigenen Strategie Voraussetzungen schaffen, grünen Wasserstoff als Energieträger zu nutzen und mit Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien den Strukturwandel in rückläufigen Industrien kompensieren.

By creating its own state strategy, Saxony is aiming to establish the conditions for using green hydrogen as an energy carrier and to apply hydrogen and fuel cell technologies to compensate for structural change in declining industries.

Grafik/Graphic: Marketingagentur Reichel

Bahnverkehr auf bestimmten Strecken sinnvoll sein. Perspektivisch gilt Wasserstoff als wichtiger Baustein für die Versorgungssicherheit.

Saxony is aiming to develop a hydrogen economy with local value-creation chains that are as closed-loop as possible. The state cabinet took steps toward this goal by adopting a hydrogen strategy for the state at the beginning of 2022.

Wolfram Günther, Saxony's State Minister for Energy, noted that the strategy represents a further milestone in the state's energy, climate, and industrial policy. He also sees it as a promising way of expanding renewable energies at a more rapid pace. Minister for Economic Affairs Martin Dulig points out that the hydrogen economy offers a high level of compensation potential for industries that are struggling in the face of structural change. In this sense, Dulig says, the hydrogen strategy also serves as a survival strategy for Saxon companies and jobs in every sector.

One of the key focal points for Saxony is providing support for research. Changing

entire branches of the economy over to a hydrogen-based energy supply while simultaneously developing the most efficient systems for this change is something that can only be achieved by collaborating with powerful research partners. One research and competence center focusing on mobility is the innovation cluster HZwo e.V., which brings together stakeholders from science and industry for innovative hydrogen and fuel cell applications. Other key focus areas include the industrial production of electrolysis and fuel-cell systems, the construction of power-to-X plants, and developing and upgrading the necessary infrastructure beyond the state's borders.

This will require more extensive electrification across sectors as well as the deployment of climate-neutral alternatives for applications that cannot be electrified in an economically efficient way, even over the long term. In Saxony, this primarily includes applications in the chemical industry and projects for producing synthetic fuels such as e-kerosene. In the mobility sector, hydrogen is used primarily for in-house logistics, but it can also be an expedient solution on certain rail routes. Looking to the future, hydrogen is seen as playing a key role in ensuring security of supply.

Der Chemieanlagenbau Chemnitz hat ein marktreifes Verfahren zur Herstellung von „grünem“ Benzin entwickelt, das Verbrennerautos klimafreundlich fahren lässt. Für einen Produktionshochlauf fehlt es noch an den politischen Weichenstellungen.

Chemieanlagenbau Chemnitz has developed a market-ready method for producing "green" gasoline that makes it possible to protect the environment while driving cars with combustion engines. The political groundwork for ramping up production is still lacking.

Foto/Photo: CAC



„Ritterschlag“ für synthetisches Benzin von CAC

Großproduktion technisch sofort möglich – politische Weichenstellung vorausgesetzt

Ultimate accolade for synthetic gasoline from CAC

Large-scale production now technically feasible – provided the right political groundwork is in place

Fachleute schätzen, dass 2030 noch mehr als 30 Millionen Verbrennerfahrzeuge allein auf deutschen Straßen unterwegs sind. Weltweit umfasst diese Pkw-Bestandsflotte aktuell etwa 1,2 Milliarden Fahrzeuge. Um diese nachhaltig und klimafreundlich zu fahren, sind synthetische Kraftstoffe unerlässlich. E-Fuel vom Chemieanlagenbau Chemnitz (CAC) steht dafür zur Verfügung – politische Weichenstellung vorausgesetzt.

Das synthetische Benzin, das CAC in Zusammenarbeit mit der TU Bergakademie Freiberg herstellt, hat kürzlich seinen „Ritterschlag“ erhalten. Führende Automobil- und Motorradhersteller sowie Entwicklungsdienstleister wie FEV bescheinigen dem Kraftstoff eine 100-prozentige Kompatibilität mit der bestehenden Fahrzeugflotte. Das Benzin, das ohne fossile Rohstoffe auskommt, ist in allen Eigenschaften dem klassischen Benzin gleichwertig und kann es direkt ersetzen oder ihm beige-mischt werden – ohne technische Anpassungen am Fahrzeug, ohne Änderungen am bestehenden Tankstellennetz.

In der Großversuchsanlage an der Bergakademie wurden bisher 46.000 Liter E-Fuels hergestellt und für Flotten- bzw. Motortests zur Verfügung gestellt. Die theoretische

Jahreskapazität liegt bei etwa einer Million Liter. CAC als Entwickler der Technologie kann die Produktion mit seinem Anlagen-Know-how weiter hochskalieren. Dafür braucht es jedoch den politischen Willen.

Anerkennung als nichtfossiler Kraftstoff notwendig

Technologieoffenheit heißt hierfür laut Geschäftsführer Jörg Engelmann der entscheidende Pfad. Nachhaltigkeit, Innovation, Wettbewerb und Akzeptanz können mit synthetischen Flüssigkraftstoffen sehr gut in Einklang gebracht werden. Dafür sind planbare regulatorische Produktions- und Förderbedingungen notwendig. Anlageninvestitionen in E-Fuels müssen sich über einen Horizont von 15 bis 20 Jahren rechnen können. Effekte bringt die Festlegung einer verbindlichen europäischen E-Fuels-Mindestquote von zehn Prozent bis 2030 innerhalb der europäischen Erneuerbaren-Energien-Richtlinie. Außerdem müssen E-Fuels als CO₂-neutraler Kraftstoff anerkannt werden und somit auf die EU-CO₂-Flottengrenz-werte anzurechnen sein. Eine Umstellung der Energiesteuer auf die CO₂-Bepreisung des fossilen Kraftstoffanteils setzt weitere Anreize. Schließlich sollte mit staatlicher Förderung schnell eine E-Fuel-Produktion

im industriellen Maßstab erreicht werden. Bleibt noch die Frage, woher der „grüne“ Strom für die Produktion kommt. Für CAC heißt der Weg, ihn in Form von E-Methanol aus energiebegünstigten Regionen der Erde zu holen. In einer Antwort an „Autoland Sachsen“ führt das Unternehmen aus: „Der dort mittels regenerativ erzeugtem Strom gewonnene Wasserstoff wird vor Ort mit CO₂ zu Methanol verarbeitet und bildet den Rohstoff für unser synthetisches Benzin. Die letzte Umwandlungsstufe vom Methanol zum Benzin kann in Deutschland anlagen-seitig umgesetzt werden. Unser Benzinsyntheseverfahren ist deshalb ein wichtiger Baustein, um mithilfe von elektrischer Energie Kohlenstoffkreisläufe zu schließen. So lässt sich regenerativ erzeugter Strom in einem langzeitstabilen, CO₂-neutralen Kraftstoff speichern, der auch in sonnen- und windarmen Zeiten und Regionen zur Verfügung gestellt werden sowie über bereits existierende Tank- und Transportinfrastruktur ohne Modifikation der Tankschiffe verteilt werden kann.“

Experts estimate that come 2030, there will still be more than 30 million combustion vehicles just on the roads in Germany. The existing fleet of these cars currently num-

bers around 1.2 billion vehicles globally. Synthetic fuels are indispensable when it comes to making them sustainable and eco-friendly to drive. Chemieanlagenbau Chemnitz (CAC) has the e-fuel to meet this need – provided the right political groundwork is in place

The synthetic gasoline that CAC produces in collaboration with TU Bergakademie Freiberg recently received its ultimate accolade. Leading automotive and motorcycle manufacturers as well as development service providers like FEV have certified that the fuel is 100 percent compatible with the existing vehicle fleet. The gasoline, which does not contain any fossil resources, boasts characteristics that are equivalent to those of conventional gasoline in every sense and can directly replace or be mixed with it – without making any technical adjustments to the vehicle and without making changes to the existing network of filling stations.

So far, 46,000 liters of the e-fuel have been produced in the large-scale testing facility at the Bergakademie, Freiberg's University for Mining and Technology, and made available

for fleet and engine testing. The theoretical annual capacity is around one million liters. Having developed the technology, CAC has the capacity to continue scaling up production thanks to its plant engineering expertise. But this won't happen unless there is the political will to do so.

Recognition as a non-fossil fuel needed

According to Managing Director Jörg Engelmann, being open to the technology is the key to moving forward here. Synthetic liquid fuels have the capacity to combine sustainability, innovation, competition, and acceptance in a very effective way. This requires predictable regulatory conditions in terms of production and funding. Investments in plants for e-fuels have to pay off over a time frame of 15 to 20 years. The EU's binding minimum quota of ten percent by 2030 that has been set for e-fuels within the Renewable Energy Directive is yielding effects. Besides this, e-fuels must be recognized as a carbon-neutral fuel so they can then be counted towards the fleet targets for carbon emissions in the EU. Switching the energy tax to carbon pricing of the fossil fuel component creates

further incentive. Ultimately, state funding should make it possible to rapidly achieve e-fuel production at an industrial scale. But the question remains as to where the "green" electricity for production will come from. For CAC, obtaining it in the form of e-methanol from energy-rich regions of the world is the way forward. The company had the following to say in a response sent to Autoland Saxony: "The hydrogen produced there using electricity from renewable sources is processed into methanol on-site with CO₂ and provides the raw material for our synthetic gasoline. The last conversion stage from methanol to gasoline can be carried out at the plant in Germany. Our gasoline synthesis method is therefore a key element when it comes to using electrical energy to close carbon cycles. It makes it possible to store electricity produced from renewable sources in a carbon-neutral fuel that is stable over the long term, and which can also be made available at times and in regions where there is little sun or wind as well as being suitable for distribution via existing filling station and transport infrastructure without modifying the tankers."

www.cac-chem.de

Anzeige/Advertisement



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

Kompetenzen für den guten Sitz

Scherdel Marienberg ist auf komplexe Baugruppen im Interiorbereich spezialisiert

Skilled in good seating

Scherdel Marienberg specializes in complex assemblies in vehicle interiors

Scherdel in Marienberg ist mit rund 1.000 Mitarbeitern einer der größten Arbeitgeber im Erzgebirge. Der vor allem auf Sitzbaugruppen spezialisierte Automobilzulieferer trägt darüber hinaus auch Verantwortung für weitere deutsche und ausländische Standorte der international agierenden Scherdel-Gruppe.

Zum Verbund, der von Marienberg aus gesteuert wird, gehört ein Werk im russischen Kaluga. Seit dem Angriff Russlands auf die Ukraine rückt diese Fabrik verstärkt in den Fokus der täglichen Arbeit. „Welche Beeinträchtigungen sich daraus ergeben, ist momentan noch völlig offen. Es herrscht große Unsicherheit“, sagt Karsten Barth, Geschäftsführer der Scherdel Marienberg GmbH, Anfang März in einem Gespräch mit „Autoland Sachsen“.

Mit dem Abflachen der Corona-Wellen hatte man bei Scherdel wie in anderen Unternehmen auch wieder auf mehr Kontinuität in den Geschäftsbeziehungen und Lieferketten gehofft. „Wir müssen uns jedoch weiterhin auf einen sehr schwankenden Markt einstellen mit Mangel an den verschiedensten Ausgangsmaterialien bei gleichzeitig überhöhten Preisen und einem aus alldem resultierenden nicht kalkulierbaren Abrufverhalten unserer Kunden“, beschreibt Karsten Barth die Situation.

Neue Methoden sind gefragt

Für den Geschäftsführer ist klar, dass vor dem Hintergrund des Strukturwandels in der Automobilindustrie zukünftig andere Planungs- und Fertigungsmethoden anzuwenden sind, da sich u.a. Laufzeiten und Stückzahlen bei E-Fahrzeugmodellen sowie die Derivat-Vielfalt deutlich von bisherigen Strategien unterscheiden. Hier sieht Karsten Barth auch die wesentliche Herausforderung für Scherdel, denn das eigentliche Produktspektrum mit Schwerpunkt Interior unterliegt weniger den transformationsbedingten Veränderungen. Die Marienberger Fachleute arbeiten bereits an Neufahrzeug-



Anlage zur Produktion von Sitzbelegungssensoren bei Scherdel in Marienberg.

System for producing seat occupancy sensors at Scherdel in Marienberg

Foto/Photo: Scherdel

Projekten im Bereich batterieelektrischer und brennstoffzellenelektrischer Mobilität. Der Standort besitzt umfangreiche Kompetenzen für komplexe Sitzbaugruppen von Mittelarm- und Rückenlehnen über Sitzferdmatten, Verstell- und Verriegelungssystemen bis hin zum kompletten Sitzgerüst. Das Unternehmen hat sich u. a. Know-how für kunststoffumspritzte Metallkomponenten aufgebaut, wie sie für Sitzunterfederungen benötigt werden. Ebenso wird Sensorik integriert. Aktuell befindet sich die dritte Generation von Sitzbelegungssensoren in der Entwicklung.

Zum Erreichen der Produkt-Komplexität trägt die tiefe Wertschöpfung im eigenen Haus bei. Neben Entwicklung, Konstruktion und Serienfertigung verfügt Scherdel in Marienberg über einen Spezialmaschinen- und einen Werkzeugbau sowie über moderne Härte- und Beschichtungstechnik. Diese Leistungen nehmen auch Dritte in Anspruch. Hinzu kommt ein Standort mit Feinschneidkompetenz in Chemnitz, ein Werk in

Treuen für Schweißbaugruppen, u. a. zur Bearbeitung medienführender Leitungen wie sie zur Batterie- oder Elektronik-Kühlung notwendig sind, sowie ein Fertigungsstandort in der Slowakei.

Allen gemeinsam ist, dass qualifizierte Mitarbeiter gefragt sind. „Die beste Säule für ihre Gewinnung ist die eigene Ausbildung“, so Karsten Barth. Im Jahresdurchschnitt erhalten 60 Lehrlinge ihr berufliches Rüstzeug. Durch eine gute Zusammenarbeit über die nahe sächsisch-tschechische Grenze hinweg gehören auch immer mehr tschechische Mitarbeiter zum Team.

Scherdel in Marienberg is one of the biggest employers in the Erzgebirge region, with a team of around 1,000 employees. Specializing primarily in seating assemblies, the automotive supplier is also responsible for other sites operated by the international Scherdel Group in Germany and abroad.

The group of sites operated from Marienberg includes a works in Kaluga, Russia. Since Russia's attack on Ukraine, the factory there has become a key focus of the company's day-to-day work. "The adverse impacts this will have are still completely unclear at the moment. There's a lot of uncertainty," Karsten Barth, Managing Director of Scherdel Marienberg GmbH, said in early March in conversation with Autoland Saxony.

Like other companies, Scherdel had been hoping that the flattening of the most recent wave of coronavirus would lead to more continuity in its business relationships and supply chains. "But we have to accept the fact that there will continue to be huge fluctuations in the market and shortages of a wide range of basic materials along with inflated prices and the resulting unpredictable call-off behavior on the part of our customers that all this will lead to," Barth said of the situation.

Looking for new methods

The Managing Director knows that the structural change the automotive industry is un-

dergoing means that other planning and production methods will need to be used in the future, in part due to the fact that run times and quantities for electric vehicle models and the variety of derivatives vary significantly from previous strategies. Barth believes this is also the key challenge for Scherdel, because the company's actual product range focusing on interiors is less susceptible to the changes around the transformation. The experts in Marienberg are already working on projects for new vehicles in the area of battery-powered and fuel cell-powered mobility.

The site possesses extensive competencies for complex seating assemblies, from center armrests and seat backs, to seat spring mats, adjustment and locking systems, through to the entire seat structure. Among other things, the company has built up expertise for metal components overmolded with plastic, like those needed for sprung bases for seats. Sensor systems are also integrated. Development work is currently ongoing for Scherdel's third generation of seat occupancy sensors.

The extensive in-house value-creation chain plays a role in achieving product complexi-

ty. Besides development, design, and series production, Scherdel in Marienberg carries out construction of special machines and toolmaking and offers cutting-edge hardening and coating technology. Third parties also make use of these services. Besides this, there is a site with precision cutting expertise in Chemnitz, a works in Treuen for welded assemblies, including for processing fluid lines such as those needed for cooling batteries and electronics, as well as a production site in Slovakia.

One feature all the sites have in common is a need for qualified employees. "The best way to lay the groundwork for recruiting them is to train them ourselves," says Barth. The company provides an average of 60 apprentices with professional training every year. Thanks to good collaboration across the nearby border between Saxony and the Czech Republic, the team also includes an increasing number of Czech employees.

www.scherdel.com

Anzeige/Advertisement



Jobs für Studierende Praktika & Abschlussarbeiten Direkteinstieg & Professionals

#AutomotiveSoftware

#SoftwareEngineering



intenta.de/karriere

INTENTA
ADVANCED RECOGNITION COMPONENTS

Wie der „Lastesel“ auf Zuruf kommt

FusionSystems arbeitet an automatisierten Mobilitätslösungen in großer Bandbreite

A cargo bike that comes when it's called

FusionSystems working on broad range of automated mobility solutions



Das Fahrerlose Transportsystem MULI von FusionSystems kann als kompakte Transportplattform universell in der Intralogistik eingesetzt werden. Mehr dazu auf: www.mobile-robot-muli.de

MULI is a driverless transport system from FusionSystems that can be used universally as a compact transport platform in intralogistics. For further information: www.mobile-robot-muli.de

Foto/Photo: FusionSystems

Im Projekt „Autonomes Lastenrad“ der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg realisiert FusionSystems die Sensorik zur Umfelderkennung.

FusionSystems is providing the sensor technology for environment perception as part of the autonomous cargo bike project at Otto von Guericke University.

Foto/Photo: OVGU



Die Mobilität der Zukunft wird automatisiert und vernetzt sein. Damit Mensch, Maschine und Umwelt sicher und gut interagieren, müssen Mengen an Informationen gesammelt und intelligent aufbereitet werden. Auf diese Sensordatenfusion hat sich die FusionSystems GmbH aus Chemnitz spezialisiert.

Aktuelle Projekte der Softwareentwickler und Bildverarbeitungs-Experten widerspiegeln die große Bandbreite zukünftiger Mobilitätslösungen. In einem von der EU geförderten Projekt der Otto-von-Guericke-Universität arbeitet das Chemnitzer Team an einem automatisierten E-Lastenrad mit und bringt sein Know-how für die Umfelderkennung ein. „Das Rad ist für innerstädtische Transporte gedacht. Man kann es sich per App buchen. Es fährt autonom zu der Person, die es angefordert hat. Diese kann mit elektrischer Unterstützung ihren Transport realisieren. Danach fährt das Rad im autonomen Modus zu seiner Basis oder zum nächsten Auftrag“, erläutern Geschäftsführer Dr. Ullrich Scheunert und Vertriebsleiter Axel Pätzold die vorgesehene Anwendung. Weitere Vorhaben befassen sich mit automatisiert fahrenden und kehrenden Straßenkehrmaschinen sowie mit der Nutzung automatisierter Fahrfunktionen im Bahnverkehr. „Hier können wir mit KI und Methoden des maschinellen Lernens noch viel Potenzial erschließen“, sagen

Dr. Ullrich Scheunert und Axel Pätzold. Bereits umgesetzt hat FusionSystems ein Fahrerloses Transportsystem namens MULI. Diese kompakte Plattform kommt bereits in der Intralogistik zum Einsatz.

Neue Wege hat das Unternehmen während der Pandemie auch in der eigenen Organisation beschritten. Es sei der Anstoß gewesen, sich intensiver mit dem mobilen Arbeiten zu befassen und diese Prozesse zu etablieren. „Wir haben gemerkt, dass wir flexibler und sogar mit höherer Intensität zusammenarbeiten können. Die Mitarbeiter begrüßen dieses Vorgehen. Wir sind dabei, die richtige Mischung von mobiler und Vor-Ort-Arbeit zu justieren“, erklärt Dr. Scheunert.

Mobility of the future will be automated and networked. Vast volumes of information need to be collected and prepared in an intelligent way to ensure people, machines and the environment can interact safely and effectively. FusionSystems GmbH in Chemnitz specializes in merging this sensor data.

The projects that the company's software developers and image processing experts are currently working on reflect the broad range of future mobility solutions. As part of a project at Otto von Guericke University funded by the EU, the team from Chemnitz is collaborating on an

automated electric cargo bike and contributing its expertise in terms of environment perception. „The bike is intended for intra-urban transport. You can book it with an app, and it drives itself to the person who requested it. They can then carry out their transport with electrical assistance. Afterwards, the bike drives itself back to its base or on to its next job“, explain Managing Director Dr. Ullrich Scheunert and Sales Manager Axel Pätzold, describing the bike's intended use. Other projects at FusionSystems include street sweeping machines that will feature automated driving and sweeping in the future, as well as the use of automated driving functions in rail traffic. „There's still a lot of potential we can tap into here thanks to AI and machine-learning methods“, Scheunert and Pätzold say. FusionSystems has already implemented a driverless transport system called MULI. This compact platform is already being used in intralogistics. The company has also taken new approaches in its own organization during the pandemic. The managers say the crisis prompted them to take a closer look at mobile working and set up the necessary processes. „We found that we can work together more flexibly and even more intensively. Our employees welcome this approach. We're working on finding the right balance between mobile working and working on site“, Dr. Scheunert explains.

www.fusionsystems.de

Gefragte Grundbausteine für die Elektronik

KSG-Gruppe gehört zu den führenden europäischen Herstellern von Leiterplatten

Sought-after basic components for electronics

KSG Group is a leading European manufacturer of PCBs

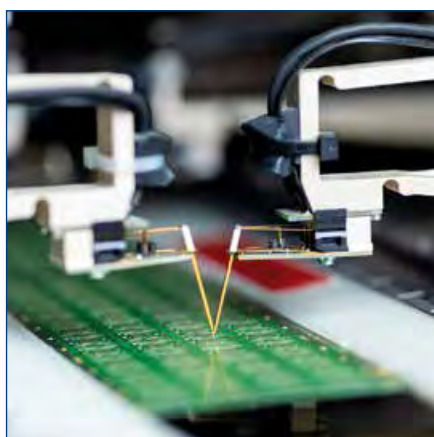
Leiterplatten sind die Grundbausteine der Elektronik. Varianz und Volumen für ihre Anwendung wachsen beständig. Das spürt auch die KSG GmbH. Das Unternehmen mit Hauptsitz im erzgebirgischen Gornsdorf und einem Werk im niederösterreichischen Gars gehört zu den führenden Leiterplattenherstellern Europas.

Die rund 750 Mitarbeiter in Sachsen und etwa 230 in Österreich entwickeln und produzieren vor allem Schaltungsträger für die Automatisierungs- und Sensortechnik, die Medizintechnik und die Automotive-Branche. „Wir haben uns auf kundenspezifische Produkte spezialisiert und bedienen hier ein breites Spektrum mit allen modernen Leiterplatten-Technologien. Unser Anspruch ist, den Kunden möglichst von Anfang an bei seinen Entwicklungen zu begleiten und gemeinsam die beste Lösung für eine Aufgabe zu finden. Wenn das einmal gelungen ist, hat man oft die Basis für langfristige Geschäftsbeziehungen gelegt“, unterstreicht Geschäftsführerin Margret Gleiniger.

Technologisch führend ist KSG bei Leiterplatten für Hochfrequenz- und Wärmemanagement-Anwendungen. Einsatzfälle, die auch im Automotive-Bereich in wachsender Zahl gebraucht werden. „Geschätzt wird unsere Expertise beispielsweise für Abstandsradarsysteme im Fahrzeug. Applikationen mit viel Know-how bieten wir auch im Wärmemanagement für die Leistungselektronik“, erklärt der Technische Geschäftsführer Swen Klöden.

Was für Automatisierung, Elektrifizierung und Vernetzung im Fahrzeug funktioniert, wird spezifiziert ebenso in immer mehr Industrie-Anwendungen benötigt. Die Ausrüstung von Maschinen und Anlagen mit modernster Elektronik bleibt deshalb das Hauptstandbein von KSG. „Wir sind alles in allem sehr breit aufgestellt und sehen weiterhin gute Chancen für eine positive Entwicklung unseres Unternehmens in Europa“, betont die Geschäftsführerin.

Der aktuell am meisten limitierende Faktor ist die Verfügbarkeit der benötigten Arbeits-



Hochwertige Leiterplatten vom Muster bis zur Serie sind das Geschäft der KSG-Gruppe mit Sitz im erzgebirgischen Gornsdorf.

The KSG Group based in Gornsdorf in the Erzgebirge region offers premium PCBs, from prototypes through to series production.

Foto/Photo: KSG

kräfte. Erschwert wird die Situation noch durch überdurchschnittlich viele pandemiebedingte Kranke bzw. Mitarbeiter in Quarantäne. Bei der Personalgewinnung lässt KSG jedoch nicht nach und hält auch die Ausbildung im eigenen Haus auf hohem Niveau. Aktiv geht das Unternehmen mit zertifiziertem Umwelt- und Energiemanagementsystem ebenso die weitere Ausrichtung als nachhaltig arbeitender Standort an. Dafür wird vom jährlichen Investitions-Budget von rund acht Millionen Euro in Zukunft noch ein größerer Teil als bisher aufgewendet.

Printed circuit boards serve as the basic component in the field of electronics. The variations and volumes in which they are used continue to grow. KSG GmbH is keeping pace with this trend. Based in Gornsdorf in the Erzgebirge region, the company is one of the leading manufacturers of PCBs in Europe and also operates a works in Gars in Lower Austria.

KSG's team of some 750 employees in Saxony and around 230 in Austria primarily develops and produces circuit

carriers for automation and sensor technology, medical technology, and the automotive sector. "We specialize in custom products and serve a broad range of customers with any type of modern PCB technology. Our goal is to support our customers with their developments right from the start wherever possible, working together to identify the best solution for the job. Once we've achieved this, we often find that we have laid the foundation for long-term business relationships," says Managing Director Margret Gleiniger.

KSG is a technology leader for PCBs used for high-frequency and thermal management applications, which are also seeing increasing use in the automotive sector. "Customers value our expertise, for example when it comes to distance radar systems in vehicles. We also offer applications backed up by extensive expertise in the area of thermal management for power electronics," explains Technical Managing Director Swen Klöden. Technology that plays a role in automation, electrification, and networking in a vehicle is also required in an increasing number of industry applications on a specified basis. That's why equipping machines and plants with cutting-edge electronics remains the key component of KSG's business. "We're a really diversified company on the whole, and we think our prospects for upward growth in Europe will continue to be bright," Margret Gleiniger says.

Currently, the most limiting factor KSG faces is the availability of the required workforce. This situation is exacerbated by employees being off sick or in quarantine due to the pandemic. But KSG isn't giving up on its recruitment efforts and is continuing to keep a high level of in-house training up and running.

The company is also actively working to continue setting itself up as a site with sustainable working methods based on a certified environment and energy management system, and will be earmarking an even greater share of its annual investment budget of some eight million euros for this in the future.

www.ksg-pcb.com

Sichere Verbindungen für die zukünftige Mobilität

FEP Fahrzeugelektrik Pirna richtet Produktportfolio auf elektrifiziertes und vernetztes Fahren aus

Secure connections for future mobility

FEP Fahrzeugelektrik Pirna focuses its product portfolio on electrified and connected driving

Die automobile Zukunft wird bei der FEP Fahrzeugelektrik Pirna GmbH & Co. KG bereits entwickelt und gefertigt. Mit neuen Produkten wie Sicherungsboxen und anderen Komponenten für hohe Spannungen und Ströme in hybriden oder vollelektrischen Fahrzeugen arbeitet das Unternehmen aktiv mit am Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität.

Bordnetze müssen für die Anforderungen des elektrifizierten und vernetzten Fahrens ausgelegt werden. Dafür werden zahlreiche neue Komponenten gebraucht, beispielsweise für die Energieverteilung, für die sichere Kontaktierung in Hochvolt-Batteriesystemen oder die richtige Anbindung elektrischer Nebenaggregate. FEP hat sein Portfolio bereits auf diese Herausforderungen ausgerichtet. „Sichere leistungsfähige Verbindungen in der Fahrzeugelektrik sind unser Geschäft. Die frühzeitige Konzentration auf die zum Teil disruptiven Veränderungen in diesem Bereich zahlen sich aus. Wesentliche Projekte laufen in der neuen Mobilität“, erklärt FEP-Geschäftsführer Guido Glinski.

„Innovation ist Teil unserer DNA“

Das Unternehmen, das als Mitglied des US-amerikanischen Amphenol-Konzerns Teil eines der größten Steckverbinderhersteller weltweit ist, fokussiert sich weiter auf den Status als Entwicklungslieferant. „Innovation ist Teil unserer DNA. Wir wollen die Wahrnehmung als Lösungsanbieter für komplexe Produkte mit hoher Funktionalität bei unseren Kunden kontinuierlich ausbauen“, sagt Guido Glinski.

Die Weiterentwicklung als strategischer Partner der internationalen Automobilindustrie geht aktuell einher mit einem operativen Geschäft, das täglich enorme Flexibilität erfordert. „Wir verfügen zwar über einen guten Auftragsbestand, aber das Abrufverhalten schwankt nach wie vor sehr. Es ist viel Unruhe in den Lieferketten. Der Automobilmarkt bleibt schwer berechenbar“, schätzt

Die FEP Fahrzeugelektrik in Pirna hat sich zu einem strategischen Partner der internationalen Automobilindustrie entwickelt.

FEP Fahrzeugelektrik in Pirna has developed into a strategic partner for the international automotive industry.

Foto/Photo: FEP



der Geschäftsführer ein. Das betrifft insbesondere den europäischen Markt. In Asien und Amerika läuft es etwas besser. FEP exportiert rund 70 Prozent seiner Produkte und beliefert außereuropäische Märkte außerdem von seinen Standorten in China und Mexiko.

Wachstumshemmnis Fachkräfte

Ein Thema treibt nicht nur FEP um: die Verfügbarkeit der benötigten Mitarbeiter. „Fehlende Fachkräfte sind das größte Hindernis für weiteres Wachstum. Vom Facharbeiter in der Kunststoffverarbeitung über Mechatroniker und IT-Fachleute bis zu Ingenieuren, die multidisziplinär neue Produkt- und Prozessentwicklungen vorantreiben, bieten wir viele spannende Aufgaben in einem innovativen mittelständischen Betrieb“, wirbt Guido Glinski für das rund 600 Mitarbeiter zählende Pirnaer Unternehmen.

Anregung und Unterstützung zu Qualifizierung sowie zu weiteren Themen findet FEP im sächsischen Automobilzulieferernetzwerk AMZ. Das ist laut Guido Glinski ein sehr aktives Netzwerk, das die Herausforderungen

der Branche vorausschauend thematisiert und Unterstützungsangebote für Unternehmen organisiert.

The future of the automobile is already being developed and created at FEP Fahrzeugelektrik Pirna GmbH & Co. KG. With new products such as fuse boxes and other components for high voltages and currents in hybrid or all-electric vehicles, the company is actively contributing to the shift towards sustainable mobility.

On-board networks must be designed to meet the requirements of electrified and connected driving. Numerous new components are needed for this, for example for distributing power, for ensuring safe contacting in high-voltage battery systems or for correct connection of electrical auxiliary units. FEP has already geared its portfolio towards these challenges. „Safe high-performance connections in vehicle electrics is our core business. Focusing early on the potentially disruptive changes in this area is paying off. Major proj-

ects are underway in new mobility," explains FEP Managing Director Guido Glinski.

"Innovation is part of our DNA"

The company, which as a member of the US Amphenol Group is part of one of the largest connector manufacturers in the world, continues to focus on its status as a development supplier. "Innovation is part of our DNA. We want to continuously expand our customers' perception of us as a solution provider for complex products with high functionality," says Guido Glinski.

Further development as a strategic partner to the international automotive industry currently goes hand in hand with an operational business that requires huge flexibility

on a daily basis. "Our orders on hand are good, but call-off behavior continues to fluctuate a lot. There is a great deal of turmoil in the supply chains. The automotive market remains difficult to predict," the managing director reports. This applies in particular to the European market. Things are going somewhat better in Asia and America. FEP exports around 70 percent of its products and also supplies to non-European markets from its sites in China and Mexico.

Lack of skilled workers is hampering growth

One issue that not only FEP is having to contend with is the availability of the necessary employees. "A lack of skilled workers is the

biggest obstacle to further growth. From skilled workers in plastics processing to mechatronics and IT specialists, right the way through to engineers who drive forward new product and process developments on a multidisciplinary basis, we offer a broad range of exciting roles in an innovative medium-sized company," declares Guido Glinski, making a pitch for the Pirna-based company, which has around 600 employees. FEP finds inspiration and support for qualification and other aspects in Saxony's automotive supplier network AMZ. According to Guido Glinski, this is a very active network that anticipates the challenges facing the industry and organizes support services for companies.

www.fepz.de

Anzeige/Advertisement



#HEAVYMETALL job ist dein Ding?

MELEGHY Automotive

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**.

Erzmo sorgt für Power zwischen den Pedalen

Elektromotorenwerk Grünhain hat sich mit Pedelec-Antrieben Standbein in der E-Mobilität aufgebaut

Erzmo delivers power between the pedals

Elektromotorenwerk Grünhain has established a foothold in e-mobility with pedelec drives

Elektromotoren bis 7,5 kW bilden das Kerngeschäft der Elektromotorenwerk Grünhain GmbH, kurz EMGR. Die 270 Mitarbeiter entwickeln und fertigen die Antriebe meist kundenspezifisch. Sie kommen in zahlreichen Anwendungen wie Pumpen, Kompressoren oder Ventilatoren zum Einsatz – von Medizintechnik bis zum Maschinenbau. Mit der E-Mobilität hat sich der Motorspezialist aus dem Erzgebirge ein weiteres Geschäftsfeld erschlossen.

Erzmo heißt der Antrieb, den EMGR für Lastenfahräder entwickelt hat und jetzt in Größenordnungen baut. „Seit etwa drei Jahren hat sich der Zuspruch für dieses Produkt deutlich erhöht“, sagt Geschäftsführer Peter C. Weilguni. Mit dem mittig zwischen den Pedalen sitzenden Motor können Lasten bis zu 300 Kilogramm leicht bewegt werden. Das wissen beispielsweise Postzusteller zu schätzen.

Die Grünhainer belassen es nicht beim aktuell auf dem Markt befindlichen Modell. Sie entwickeln bereits Erzmo 2.0, mit dem Fahrzeug- und Fahrdaten abruf- und auswertbar werden, mit dem sich Fahrmodi einstellen lassen und mit dem das Rückgewinnen von Bremsenergie möglich wird. Ende 2022 soll die Weiterentwicklung serienreif sein. Der Geschäftsführer hat bereits weitere Anwendungen für das Produkt im Auge, beispielsweise für Tretboote.

Der Boom bei klimafreundlichen Lastenfahrädern war nur ein Grund für das Wachstum um 30 Prozent, das der Betrieb von 2020 zu 2021 erreicht hat. Auch die Bereiche der klassischen E-Motoren und die hauseigene Aluminium-Druckgießerei haben dazu beigetragen. Der Trend setzt sich 2022 fort. „Es sind keine Nachholeffekte. Unsere Kunden wachsen organisch“, so der Geschäftsführer.

Die gute Auftragslage verlangt angesichts schwankender Materialverfügbarkeit und steigender Preise ein sehr flexibles Management des Tagesgeschäftes. Zusätzliche Herausforderungen ergeben sich aus den Corona-Regelungen. So hat EMGR ein eigenes Testregime aufgebaut und 15 Mitarbeiter zu



Der Pedelec-Antrieb Erzmo kommt in Lastenfahrädern zum Einsatz.

The Erzmo pedelec drive is used in cargo bikes

Foto/Photo: EMGR

Testern ausgebildet. Bei etwa 60 Prozent empfohlter Belegschaft bedeutet das einen nochmals erhöhten Personalaufwand. Das Unternehmen hat bisher eine sechsstellige Summe für pandemiebedingte Aufgaben aufbringen müssen. Dazu gehörte auch die schnelle Organisation von Übergangswohnungen für tschechische Beschäftigte, als der Freistaat Sachsen quasi über Nacht die Grenze geschlossen hatte.

Electric motors up to 7.5 kW are the core business of Elektromotorenwerk Grünhain GmbH, or EMGR for short. Its 270 employees mostly develop and manufacture the drive units according to customer specifications. The systems are used in a variety of applications, for instance in pumps, compressors and fans, across a broad spectrum of industries ranging from medical technology to mechanical engineering. Electric mobility has opened up yet another business segment for the motor specialist from the Erzgebirge region.

Erzmo, as the drive that EMGR has developed for cargo bikes is called, is currently being manufactured on a large scale. “For the last three years or so, the

popularity of this product has increased significantly,” says Managing Director Peter C. Weilguni. Positioned centrally between the pedals, the motor enables loads of up to 300 kilograms to be moved with ease – a feat highly appreciated by mail carriers, for example.

The Grünhain-based company is not content to stop at the model currently on the market. It is now developing Erzmo 2.0, which allows vehicle and trip data to be retrieved and analyzed, driving modes to be set, and braking energy to be recovered. This further development should be ready for series production by the end of 2022. The managing director already has other applications in mind for the product, for instance in pedal boats.

The boom in eco-friendly cargo bikes was just one of the factors driving the 30 percent growth the company achieved from 2020 to 2021. The conventional electric motor segment and the in-house aluminum die-casting foundry have also played their part. The trend is continuing in 2022. “This is not a backlog being caught up on. Our business is growing organically,” he says.

In view of fluctuating material availability and rising prices, a good volume of orders calls for highly flexible management of the day-to-day business, in addition to which come challenges posed by the COVID-19 regulations. EMGR has set up its own testing system and has trained 15 employees as test personnel. With about 60 percent of the workforce vaccinated, this means a further increase in personnel costs. The company has so far had to put up a six-figure sum for pandemic-related tasks. This included quickly organizing temporary housing for Czech employees when the Free State of Saxony closed the border virtually overnight.



Die Dachhaube des Pferdetransporters besteht aus leichtem und festem Basaltfaserverbund. Es ist das größte Teil, das Alpha Sigma bisher gefertigt hat. Das Zwickauer Unternehmen hat sich mit einer eigenen Technologie auf die Verarbeitung von Basaltfasern zu großformatigen Teilen spezialisiert.

The roof hood of the horse transporter is made of strong, lightweight basalt fiber composite. It is the largest part Alpha Sigma has made to date. The Zwickau-based company has specialized in processing basalt fibers into large-format parts using its own technology.

Foto/Photo: Alpha Sigma

Mit Basalt leichter fahren und schwimmen

Alpha Sigma-Technologie ermöglicht Verarbeitung der Fasern zu großformatigen festen Bauteilen

Basalt makes light work of driving and swimming

Alpha Sigma technology enables the processing of fibers into strong, large-format components

Basalt ist das am meisten verbreitete Gestein auf der Erde. Neben der Verwendung als Baustoff wird es auch zu Fasern aufgeschmolzen und eignet sich in dieser Form für einen umweltfreundlichen Leichtbau. Das Zwickauer Unternehmen Alpha Sigma GmbH hat eine Technologie für die Verarbeitung der Fasern zu großformatigen Bauteilen entwickelt und agiert damit seit sieben Jahren erfolgreich am Markt.

In der Werkhalle liegt eine übermannshohe und extrem breite Haube. Sie wird künftig die Schlafkabine eines großen Pferdetransporters überdachen. „Es ist das größte Bauteil aus Basaltfaserverbund, das wir bisher gefertigt haben“, informiert Fabian Liesch. Gemeinsam mit Michael Jakob hat er Alpha Sigma gegründet. Die Produkte, die das 14-köpfige Team konstruiert und herstellt, widerspiegeln die breite Vielfalt der Mobilität. Alpha Sigma-Bauteile aus Basaltfaser-Verbundwerkstoffen finden sich in Teilen von Luxusautos, in Rallyefahrzeugen oder in Transportern genauso wie in Schwimmdrohnen. Letztere kommen für hydrografische Vermessungen in Häfen oder Binnengewässern zum Einsatz. Die Leichtbaueigenschaften wie hohe Festigkeit bei geringem Gewicht, gepaart mit einer besseren CO₂-Bilanz und einer kostengünstigeren Herstellung im Vergleich zu Carbon, machen die Basaltfaser attraktiv. Fabian Liesch sieht u.a. in Regaleinsätzen für gewerblich genutzte Transporter oder individuellen Einbauten für Wohnmobile einen Markt für Alpha Sigma: „Bei der Produkt-Individualisierung und bei Kleinserien bieten sich viele Möglichkeiten. Wir wollen mit Sonderlösungen im Mobilitätsbereich weiter wachsen, beispielsweise für Rettungs- und Kommunalfahrzeuge.“

est component made of basalt fiber composite that we have manufactured to date,” says Fabian Liesch. Together with Michael Jakob, he founded Alpha Sigma. The products that the 14-member team designs and manufactures reflect the broad diversity of mobility. Alpha Sigma components made of basalt fiber composites can be found in parts of luxury cars, rally cars and vans, as well as in aquatic drones. The latter are used for hydrographic surveys in harbors or inland waters. The lightweight properties, such as high strength with low weight, coupled with a better CO₂ footprint and more cost-effective production compared to carbon, make basalt fiber an attractive option. Fabian Liesch sees a market for Alpha Sigma in, among other things, shelf inserts for commercially used vans or individual installations for motor homes: “There is a range of opportunities in product customization and small batches. We want to grow further with special solutions in the mobility sector, for example for rescue and municipal vehicles.”

Basalt is the most widespread rock on earth. In addition to its use as a building material, it is also melted down into fibers and in this form is suitable for eco-friendly lightweight construction. The Zwickau-based company Alpha Sigma GmbH has developed a technology for processing the fibers into large-format components and has been operating successfully in the market for seven years.

An extremely high and wide hood is located in the workshop. This will cover the sleeping cabin of a large horse transporter in the future. “It is the larg-

Neue Ziele fest im Blick

WESKO blickt auf ein ereignisreiches Jahr 2021 zurück und hat Rückenwind für kommende Aufgaben

New goals firmly in sight

WESKO looks back on an eventful 2021 and enjoys a tailwind for upcoming tasks

Für die WESKO GmbH Stollberg war 2021 ein Jahr mit vielen Höhepunkten. Darauf kann der Spezialist innovativer Präzisionslösungen in Werkzeug- und Formenbau, Kunststoffverarbeitung sowie Prüftechnik gut aufbauen.

Das Jahr 2021 geht als das bisher umsatzstärkste in die Historie des 2001 gegründeten Unternehmens ein. „Geboomt haben vor allem unsere Geschäftsfelder Spritzguss und Prüftechnik. Hier hat die Nachfrage aus Elektronik und E-Mobilität getrieben. Dieses Bild setzt sich fort. Wir haben einen ungebremsen Auftragseingang“, berichtet Geschäftsführer Michael Wiesehütter. Weiterhin verhalten läuft es dagegen im Werkzeugbau. „Die Investitionszurückhaltung der Industrie hält an“, so Michael Wiesehütter.

Um den hohen Bedarf an Kunststoffkomponenten, Sondersteckverbindern und Prüfadaptoren zu befriedigen, musste die Materialbereitstellung mit deutlich mehr Aufwand als normalerweise bewerkstelligt werden. WESKO hat hier vorausschauend agiert und bereits ab Februar 2021 Lagerkapazitäten aufgebaut. „Ebenso recyceln wir Abfälle aus dem Spritzgussprozess und mischen diese nach Aufbereitung wieder bei. Wir beschäftigen uns schon einige Jahre mit solchen nachhaltigen Wegen und nutzen dabei Wissenschaftskompetenz“, erklärt der Geschäftsführer.

Gemeinsam mit Forschungspartnern der Region arbeitet WESKO jetzt an einem für die Energie- und Mobilitätswende entscheidenden Thema: an innovativer Brennstoffzellentechnik. Im Projekt „HZwo: Smart Bipolar“ wollen die Akteure neuartige Polymer/Graphit-Bipolarplatten mittels Spritzprägen herstellen und dafür einen serientauglichen Prozess entwickeln. „Wir bringen unsere Werkzeugbau-Kompetenz ein und lernen, wie neuartige Materialien mit neuartigen Prozessen wirtschaftlich herstellbar werden“, sagt Michael Wiesehütter.

Für neue Aufgaben sind gut qualifizierte Mitarbeiter der entscheidende Faktor. Die



WESKO gehört zu den Geehrten des 25. OSV-Unternehmer-Preises. Die Auszeichnung überreichten OSV-Präsident Dr. Michael Ermrich und Manuela Willimowski von der Erzgebirgssparkasse gemeinsam mit Stefan Kobus, Chefredakteur der SUPERillu, an WESKO-Geschäftsführer Michael Wiesehütter.

WESKO is among the honorees of the 25th OSV Entrepreneur Award. The award was presented to WESKO Managing Director Michael Wiesehütter by OSV President Dr. Michael Ermrich and Manuela Willimowski from the Erzgebirgssparkasse savings bank, together with Stefan Kobus, Editor-in-Chief of SUPERillu.

Foto/Photo: www.photothek.de

Ausbildung des Berufsnachwuchses besitzt hohen Stellenwert im Unternehmen. So ist es nicht verwunderlich, dass der Zerspanungsmechaniker mit dem besten Lehrabschluss in Sachsen 2021 von WESKO kommt. Florian Landrock gehört mittlerweile zum Facharbeiter-Team im Unternehmen. Unterstrichen wird die Ausbildungsqualität durch die Auszeichnung für „TOP Ausbildungsbedingungen“, die der Betrieb im Oktober 2021 durch das „Handelsblatt“ erhalten hat. Knapp 2.250 Unternehmen wurden hierzu verglichen.

Eine weitere Auszeichnung für das „WESKO-Gesamtpaket“ konnte Michael Wiesehütter im November 2021 in Empfang nehmen. Der erzgebirgische Mittelständler hat einen der renommierten Unternehmerpreise des Ostdeutschen Sparkassenverbandes erhalten. „Das ist eine tolle Anerkennung und Wertschätzung der Arbeit des gesamten WESKO-Teams in einer herausfordernden Zeit“, freut sich der Geschäftsführer.

For Stollberg-based WESKO GmbH, 2021 was a year with many highlights. This is something the specialist for innovative precision solutions in tool and mold making, plastics processing and testing technology can build on.

The year 2021 will go down as the one with the highest sales to date in the history of the company that was founded in 2001. „Our injection molding and testing technology business segments, in particular, boomed, driven by demand from electronics and electric mobility. This pattern is continuing. We have a continuous influx of orders“, reports Managing Director Michael Wiesehütter. By contrast, business in the toolmaking sector remains sluggish. „The industry’s reluctance to invest persists“, Michael Wiesehütter says.

In order to satisfy the high demand for plastic components, special connectors and test adapters, material supply had to be man-

aged with considerably more effort than usual. WESKO has shown foresight here and already began building up storage capacity back in February 2021. "We also recycle waste from the injection molding process and mix it back in after processing. We've been looking at sustainable approaches like this for a number of years, putting scientific expertise to use," the company's managing director explains.

Together with research partners in the region, WESKO is now working on a topic that is crucial for the energy and mobility transition: innovative fuel cell technology. In the "HZwo: Smart Bipolar" project, the partners plan to produce new types of polymer/graphite bipolar plates using injection compression molding, and to develop a process suitable for series production for this. "We are contributing our toolmaking expertise and learning how novel materials can be economically produced using novel processes," says Michael Wiesehtütter.

Well-qualified employees are the decisive factor for new tasks. The company attaches great importance to the training of young professionals. It is therefore not surprising that the cutting-machine operator with the



Florian Landrock (M.) hat seine Lehre bei WESKO 2021 als bester Zerspanungsmechaniker Sachsens abgeschlossen. Mit ihm freuen sich Geschäftsführer Michael Wiesehtütter (l.) und Ausbilder Christian Fay.

Florian Landrock (center) completed his apprenticeship at WESKO in 2021 as the best cutting machine operator in Saxony. Sharing his delight are Managing Director Michael Wiesehtütter (l.) and instructor Christian Fay.

Foto/Photo: WESKO

best apprenticeship certificate in Saxony for the year 2021 comes from WESKO. Florian Landrock is now part of the company's team of skilled workers. The quality of the training is underlined by the award for "TOP training conditions", which the company received in October 2021 from the "Handelsblatt". Almost 2250 companies were evaluated here. Michael Wiesehtütter collected another award for the "WESKO overall package" in

November 2021. The medium-sized company based in the Erzgebirge received one of the prestigious Entrepreneur Awards from the East German Savings Banks Association. The managing director is delighted: "This is a fantastic recognition and appreciation of the work of the entire WESKO team during challenging times."

www.wesko-gmbh.de

Anzeige/Advertisement

WEMA GLAUCHAU
MEMBER OF THE NSH GROUP



Rundschleifmaschinen für alle Anwendungen



volle Integration
in Ihre Produktionsprozesse



smarter Service
punktgenau + bedarfsgerecht



Machine Fingerprinting
für optimale Performance



sicheres Monitoring
off-site von wo Sie wollen



intuitives WOP™-Interface
touch-bedienbar ohne CNC-Wissen



**GRINDING
HUB**

Stuttgart · 17.-20. Mai 2022
Halle 10 · Stand D20

grinding unlimited
MADE IN GERMANY

WEMA-GLAUCHAU.DE
WEMA-GLAUCHAU

Mit TISAX im Geschäft bleiben

Plattform für Informationssicherheit wird zu bindendem Faktor in der Zusammenarbeit mit Herstellern

Stay in business with TISAX

Information security platform becomes a binding factor in cooperation with manufacturers

Zulieferer und Dienstleister müssen in der Zusammenarbeit mit Auftraggebern und Partnern das Einhalten zahlreicher Normen und Prozesse nachweisen. Ein großer Komplex umfasst die Informationssicherheit. Für Unternehmen in der automobilen Wertschöpfungskette gewinnt in diesem Zusammenhang TISAX weiter an Bedeutung.

Mit TISAX ist eine Plattform entstanden, die erstmals in der gesamten Automobilbranche ein einheitliches Niveau in der Informationssicherheit gewährleistet. Sie basiert auf dem VDA-ISA-Katalog. „Das Assessment ist konkreter als nach ISO-27001-Prinzipien. Es führt zu vergleichbaren Ergebnissen und wird branchenweit anerkannt. Zulieferer müssen nicht mehr für jeden Automobilhersteller ein spezielles Audit vorweisen“, benennt Nico Müller einen wesentlichen Vorteil.

Der Fachmann für Informationssicherheit und Datenschutz gehört zum Team der PeriCo Solutions GmbH aus Lichtentanne bei Zwickau, das sich auf die genannten Felder sowie auf Dokumentenmanagement spezialisiert hat. „Sicherheit ist unser Know-how“, erklärt Geschäftsführer Uwe Müller, „wir beraten und unterstützen Unternehmen dabei, schlanke und rechtssichere Geschäftsprozesse zu schaffen, führen Audits durch und stellen bei Bedarf auch externe Informationssicherheits- bzw. Datenschutzbeauftragte.“

Audits nach VDA-ISA TISAX stehen permanent auf der Tagesordnung von PeriCo. Das Verfahren umfasst die Module Informationssicherheit, Datenschutz und Prototypenschutz. Verpflichtend ist der Bereich Informationssicherheit, in dem aktuell rund 60 Anforderungen geprüft werden. Die Bandbreite reicht von organisatorischen Fragen, beispielsweise der Zufahrtsregelung für Speditionen, über das Risikomanagement in der Firma bis hin zur Sensibilisierung der Mitarbeiter für den korrekten Umgang mit Daten und Informationen.

Für Automobilzulieferer wird das Vorhalten einer TISAX-Zertifizierung zu einem ent-



Sichere Prozesse für den Schutz von digitalen und physischen Daten müssen Automobilzulieferer und Entwicklungsdienstleister zunehmend mit einer Zertifizierung nach VDA-ISA TISAX nachweisen.

Automotive suppliers and development service providers are increasingly having to demonstrate secure processes for protecting digital and physical data by means of VDA-ISA TISAX certification.

Foto/Photo: Gerd Altmann/Pixabay

scheidenden Faktor, um mit den OEM im Geschäft zu bleiben. Einkäufer der Hersteller sind angehalten, Aufträge zunehmend über die TISAX-Plattform zu vergeben. Wer dort nicht vertreten ist, wird wohl zukünftig außen vorbleiben, schätzt nicht nur das PeriCo-Team ein.

Suppliers and service providers have to demonstrate compliance with numerous standards and processes when working with clients and partners. A large part of this involves information security. In this context, TISAX is gaining further importance for companies in the automotive value chain.

With TISAX, a platform has been created that for the first time ensures a uniform level of information security throughout the entire automotive industry. It is based on the VDA-ISA catalog. „The assessment is more concrete than ISO 27001 principles. It leads to comparable results and is recognized throughout the industry. Suppliers no longer have to present a special audit for each automobile manufacturer“, says Nico Müller, citing a key advantage.

The information security and data protec-

tion expert is part of the team at PeriCo Solutions GmbH in Lichtentanne near Zwickau, which specializes in these fields and in document management. „Security is our expertise“, Managing Director Uwe Müller explains. „We advise and support companies in creating lean and legally compliant business processes, conduct audits, and also provide external information security officers or data protection officers if required.“

Audits according to VDA-ISA TISAX are permanently on PeriCo's agenda. The procedure comprises the modules information security, data protection and prototype protection. Information security is a mandatory area, in which around 60 requirements are currently being examined. The spectrum ranges from organizational issues, such as access regulations for freight forwarders, to risk management in the company and raising employee awareness of the correct handling of data and information.

For automotive suppliers, providing TISAX certification is becoming a critical factor for staying in business with OEMs. Buyers from manufacturers are being urged to increasingly place orders via the TISAX platform. The PeriCo team is not alone in predicting that anyone not represented there will probably be left out in the future.

www.perico-gmbh.de

AMZ-NACHRICHTEN

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



Tiefgreifende Auswirkungen

Adhoc-Umfrage von AMZ zu den Folgen von Krieg und Sanktionen für sächsische Automobilzulieferer

Profound impacts

AMZ conducts ad-hoc survey into the implications of war and sanctions for automotive suppliers in Saxony

Der Produktionsstopp in ukrainischen Zulieferwerken hat abrupt zu Stillständen in deutschen Automobilfabriken geführt. Dieser Umstand und die Sanktionen gegen Russland wirken sich auf die sächsischen Automobilzulieferer aus. Aus einer Adhoc-Umfrage von AMZ im Zeitraum 1. bis 4. März 2022 ergibt sich ein erstes Bild.

Erheblich gestörte oder komplett zum Erliegen gekommene Lieferketten, Ausfall von Aufträgen und Zahlungen, Rohstoffengpässe, Projektstillstände, Abbruch von Geschäftsbeziehungen sowie möglicher Totalverlust von Standorten – in dieser Bandbreite bewegen sich die Befürchtungen bzw. zum Teil schon eingetretenen Auswirkungen dieses Krieges. „Obwohl die Zahl sächsischer Standorte in der Ukraine und in Russland sowie die Geschäftsbeziehungen hiesiger Zulieferer in beide Ländern überschaubar ist, greift dieser Konflikt tief in die gesamte Wertschöpfungskette ein. Für uns war es deshalb wichtig zu erfahren, in welchen Bereichen die Unternehmen Unterstützung erwarten, um in den Dialog mit politischen Vertretern zu gehen“, sagen die AMZ-Netzwerkmanager Dirk Vogel und Andreas Wächtler.

Neben diplomatischen Initiativen zur zügigen Beendigung dieses Krieges sowie hu-

manitärer Hilfe für die Menschen erwarten die Firmen vor allem Unterstützung beim Erschließen alternativer Rohstoff- und Bezugsquellen, bei der Einrichtung einer zentralen Informationsstelle zu geschäftlichen und rechtlichen Fragen im Umgang mit Russland und der Ukraine, außerdem unbürokratische Arbeitsvisa für Flüchtlinge aus der Ukraine sowie Unterstützung bei Standortverlagerungen. Die Aufrechterhaltung der Kurzarbeiterregelung in Deutschland sowie staatliche Hilfe bei der Kompensation von Zahlungsausfällen sind weitere Erwartungen.

The halt of production in Ukrainian supplier works has led to abrupt standstills at German automotive factories. These circumstances and the sanctions against Russia are having an impact on automotive suppliers in Saxony. An ad-hoc survey conducted by AMZ from March 1 to 4, 2022, offers an initial picture of the situation.

Concerns and repercussions of the war that are already being felt to some extent include significant disruptions to or complete standstills in supply chains, canceled contracts and payments defaults, raw material shortages, project standstills,

the breakdown of business relationships, and the prospect of losing sites in their entirety. „Even though sites belonging to Saxon companies in Ukraine and Russia and business relationships of local suppliers in both countries are modest in number, this conflict is having a profound effect on the entire value-creation chain. It was therefore important for us to identify the areas in which companies expect assistance, so we can enter into a dialog with political representatives,” say AMZ Network Managers Dirk Vogel and Andreas Wächtler.

Besides diplomatic initiatives to bring the war to a rapid conclusion and humanitarian aid for the people affected, companies primarily expect assistance in developing alternative sources for raw materials and supplies and in setting up a central information point for business and legal issues regarding interactions with Russia and Ukraine, as well as unbureaucratic work visas for refugees from Ukraine and support in relocating sites. Companies also expect regulations on reduced working hours to be maintained in Germany and state assistance to help compensate for defaults in payment.

AMZ-Kontakt/Contact to AMZ:
Dirk Vogel, Andreas Wächtler
vogel@amz-sachsen.de
waechtler@amz-sachsen.de

Die Zulieferer positionieren sich neu

Das Team Strukturwandel des AMZ unterstützt den Transformationsprozess in der sächsischen Branche

Repositioning for suppliers

Structural Change team at AMZ supporting the transformation process in the Saxon automotive industry

Der Strukturwandel in der Automobilindustrie kommt voran. In Sachsen läuft der Umbau der Fahrzeugfabriken. VW hat seine Werke bereits auf die ID-Modelle umgerüstet, BMW und Porsche bereiten sich auf die nächsten E-Fahrzeuge vor. Die Zulieferindustrie positioniert sich neu. Ein mit Unterstützung des Freistaates Sachsen gebildetes Team Strukturwandel bei AMZ begleitet diesen Prozess aktiv.

Aus Mitteln des sächsischen Haushaltes wurde im Sommer 2021 die Funktion eines Strukturwandel-Managers geschaffen. Die Position hat Udo Wehner übernommen, langjähriger Manager bei der IAV Chemnitz und bestens vertraut mit den Zukunftsthemen der Mobilität. Inzwischen ist ein Team in der bewährten Kooperation von AMZ und dem Chemnitz Automotive Institute CATI entstanden. Im AMZ-Auftrag erhebt CATI die relevanten Daten zur Automobilbranche insgesamt. Die weiteren Teammitglieder und Experten der Branche stehen für individuelle Workshops in den Unternehmen zur Verfügung. Gleichzeitig arbeitet das Team als Ansprechpartner für wirtschaftsfördernde Einrichtungen, organisiert Veranstaltungen und bereitet Trends der Transformation auf.

Strategische Neuausrichtung

Die Teammitglieder haben 2021 über 30 Strategiegespräche bei Zulieferern in Sachsen geführt. Während der technologische Wandel, neue Produkte oder zurückgehende Märkte für jedes Unternehmen individuell sind, stellen die folgenden Themen für alle eine Herausforderung dar:

1. Der Umgang zwischen OEM und Zulieferer wird konfliktträchtiger, da für alle Partner der Markt immer schlechter abschätzbar ist.
2. Preissteigerungen bedrohen die Wirtschaftlichkeit.
3. Die Forderung nach einer Flexibilität bis +/-30 Prozent erzwingt Veränderungen im Maschinen- und Personaleinsatz.
4. Steigende Lieferzeiten für Komponenten

und Ausrüstungen, aber auch für Zuliefermaterial verlängern die Reaktionszeit.

Viele Unternehmen haben den Prozess zur strategischen Neuausrichtung bereits begonnen. Einerseits suchen sie nach neuen Produkten innerhalb der Branche, andererseits sondieren sie nach neuen Kunden in anderen Branchen. Generell ist der Personalbedarf weiterhin ein großes Hemmnis.

Herausforderung CO₂-Footprint

Zunehmend kommt das Thema CO₂-neutrale Produktion in der gesamten Zulieferkette an. Aktuell steht die CO₂-Bilanzierung im Vordergrund. Praktisch alle OEM und eine große Zahl an 1stTiers haben eigene CO₂-Programme aufgelegt. Eingeteilt in drei Stufen geht es zuerst um den CO₂-Footprint in der Zulieferkette, dann um den CO₂-Ausstoß in der eigenen Produktion und schließlich um die Lieferung zum Kunden.

Stand der Transformation in Sachsen

Während die Bauzahlen für Verbrennerfahrzeuge weiter zurückgehen, steigt die E-Fahrzeugfertigung überproportional an (siehe dazu auch den Beitrag auf S. 6–7). Die AMZ-Herbstumfrage unter den sächsischen Zulieferern weist bei zwei Dritteln der Unternehmen einen Anteil von Komponenten für E-Fahrzeuge von weniger als 25 Prozent am Gesamtumsatz aus, aber bei jedem achten Betrieb liegt der Wert schon über 50 Prozent, so dass sich hier der Wandel in der sächsischen Zulieferbranche parallel zur Verschiebung des Gesamtmarktes vollzieht. Trotz der aktuell schwierigen Situation mit Lieferengpässen aller Art planen aktuell mehr als 70 Prozent der Unternehmen mittelfristig an den sächsischen Standorten zu investieren. Bei 50 Prozent liegt der Fokus dabei auf der Bestandssicherung. 39 Prozent planen ein Wachstum.

Um die strategische Neuausrichtung der Firmen inhaltlich zu begleiten, analysiert das Team Strukturwandel auch mögliche Zukunftsfelder wirtschaftlicher Aktivität.

Zukunftsfeld Fahrzeugsoftware

Waren für die bisherige Fahrzeugarchitektur kaskadierte Steuergeräte mit proprietärer Software Standard, so werden heute zunehmend domainorientierte Zentral-Steuergeräte mit update-barer Software OTA (over the air) entwickelt und eingesetzt. Im nächsten Schritt werden Software-Module mit Einzelfunktionen zur Integration in OEM-eigene Software-Plattformen nachgefragt. Neben der Programmierung als Dienstleistung sowie der Entwicklung von Software-Tools für Aufgaben aller Art liegt das größte Wachstumspotenzial in der Entwicklung und Produktion von Komponenten und Produkten mit wesentlichen Software-Anteilen. Diese können mit dem steigenden Einsatz in Fahrzeugen skalieren.

Zukunftsfeld autonomes Fahren

Hierbei handelt es sich um frei navigierende autonom fahrende Plattformen für den Einsatz in begrenzten lokalen Räumen, z.B. Intralogistik. Diese Plattformen besitzen einen hohen Maschinenbauanteil, eine proprietäre Software und werden in kleinen bis mittleren Stückzahlen nachgefragt werden.

Zukunftsfeld Wasserstoff

Auch wenn es unterschiedliche Einsatzszenarien gibt, werden Technologien zur Wasserstoffherzeugung, -speicherung und -umwandlung in elektrische Energie in den kommenden Jahren eine immer größere Rolle spielen. Die bisherigen Analysen zeigen einen Einsatz zuerst bei stationären Anlagen und bei Kommunalfahrzeugen.

Ab diesem Frühjahr organisiert das Team Strukturwandel mit den regionalen Wirtschaftsförderungen Workshops zu den Themen des Wandels.

The structural change in the automotive industry is continuing to progress at pace. In Saxony, vehicle factories are in the pro-

cess of being converted. VW has already refitted its works for the ID models, and BMW and Porsche are making preparations for their next electric vehicles. The supplier industry is repositioning itself. A Structural Change team set up at AMZ with the support of the Free State of Saxony is actively assisting this process.

A Structural Change Manager position was created in summer 2021 with funds from Saxony's budget. This role was taken up by Udo Wehner, a long-time manager at IAV Chemnitz with in-depth knowledge of topics pertaining to future mobility. Since then, a team has evolved on the basis of the proven cooperation between AMZ and the Chemnitz Automotive Institute (CATI).

Working on behalf of AMZ, CATI collects the relevant data on the automotive sector as a whole. The other team members and industry experts are available for individual workshops at the companies. At the same time, the team serves as a contact for economic development institutions, organizes events, and addresses trends brought about by the transformation.

New strategic direction

The team's members held over 30 strategy consultations at suppliers in Saxony in 2021. While technological change, new products, and declining markets differ for each individual company, the following topics present a challenge for them all:

1. Interactions between OEMs and suppliers are becoming more contentious because all partners are finding it more difficult to assess the market.
2. Increasing prices are putting profitability at risk.
3. The requirement for ± 30 percent flexibility is necessitating changes in how machines and personnel are deployed.
4. Increasing delivery times for components and equipment as well as supplier materials are leading to longer response times.

Many companies have already started the process of realigning their strategic direction. This includes looking for new products within the sector as well as exploring relationships with new customers in other sectors. Personnel requirements continue to be a significant obstacle in general.

Carbon footprint challenges

The topic of carbon-neutral production is becoming more and more important across



Die Transformation in der Automobilindustrie kommt voran. Das Team Strukturwandel bei AMZ unterstützt die sächsischen Zulieferer in diesem Prozess.

The transformation in the automotive industry is continuing to progress at pace. The Structural Change team at AMZ is supporting suppliers in Saxony with this process.

Foto/Photo:
Gerd Altmann/Pixabay

the entire supplier chain. Right now, carbon balancing is paramount. Nearly all OEMs and a large number of Tier 1 suppliers have set up their own carbon programs. These are broken down into three stages starting with the carbon footprint in the supply chain, followed by the carbon emissions in the company's own production, and finally delivery to the customer.

State of play for the transformation in Saxony

While production figures for vehicles with combustion engines continue to decline, the manufacture of electric vehicles is growing at above-average rates (see also article on p. 6–7). A survey of Saxon suppliers conducted by AMZ in the fall indicated that components for electric vehicles made up less than 25 percent of the total turnover for two thirds of companies, but that this figure was already over 50 percent at one in eight companies. This suggests that the transformation in the Saxon supplier sector is progressing in pace with the shift in the market as a whole. Despite the difficult situation companies currently face with delivery shortages of all kinds, over 70 percent of them are planning to invest in sites in Saxony over the mid-term. Half of the companies are focusing on securing their continued existence, while 39 percent are planning to grow their businesses.

The Structural Change team is also analyzing potential areas for future business activity in order to help assist enterprises with what's involved in taking a new strategic direction.

chitecture up until now, domain-oriented central control units with software that can be updated over the air (OTA) are now being developed and used on an increasing basis. The next step will require software modules with individual functions for integrating into OEMs' own software platforms.

In addition to programming services and developing software tools for all types of tasks, the greatest potential lies in the development and production of components and products with a substantial share of software. These can be scaled up with increasing use in vehicles.

Looking to the future: self-driving

This involves freely navigating, self-driving platforms for use in limited local areas, such as in intralogistics. These platforms have a large engineering component and proprietary software and are requested in small to moderate quantities.

Looking to the future: hydrogen

While application scenarios vary, technologies for producing, storing, and converting hydrogen into electrical energy are set to play an increasingly prominent role in the coming years. Analyses conducted so far indicate this technology could initially be used for stationary installations and municipal vehicles.

Starting this spring, the Structural Change team is working with regional economic development corporations to organize workshops around the transformation.

Looking to the future: vehicle software

While cascade control units with proprietary software have been standard for vehicle ar-

www.amz-sachsen.de/strukturwandel-in-der-automobilindustrie-in-sachsen

Automatisierte Kehrmaschine erfolgreich getestet

Partner im amerikanisch-sächsischen TADA-Projekt haben einen Entwicklungs-Meilenstein gesetzt

Autonomous street sweeper successfully tested

Partners on American/Saxon TADA project set a development milestone

Seit 2020 arbeiten amerikanische und sächsische Unternehmen unter Führung des AMZ an einer autonom fahrenden Kehrmaschine. Das Projekt im Rahmen der Transatlantic Automated Driving Alliance (TADA) hat sich zum Ziel gesetzt, innerhalb von drei Jahren einen funktionsfähigen Demonstrator zu entwickeln und in Deutschland und in den USA zu testen. Gefördert wird TADA auf deutscher Seite vom Bundesministerium für Bildung und Forschung und auf der amerikanischen Seite von der Michigan Economic Development Corporation (MEDC) in Zusammenarbeit mit dem Office of Future Mobility and Electrification.

Im Januar 2022 haben die Partner des Kehrfahrzeug-Projekts einen ersten Meilenstein gesetzt: Auf dem Testgelände des American Center for Mobility in Ypsilanti, Township, Michigan, USA, hat die automatisierte Kehrmaschine eine erste Demonstrationserfahrung erfolgreich absolviert. Die Vertreter von FAUN Viatic aus Grimma/Deutschland, New Eagle/USA, Ann Arbor SPARK/USA und AMZ Sachsen freuen sich, dass dieser wichtige Schritt für die beteiligten TADA-Partnerunternehmen in den USA noch während der Reise der deutschen Unternehmen vollzogen wurde.

Die Maschine basiert auf einem Fahrgestell von Daimler Truck. Das AMZ-Mitglied FAUN Viatic hat es im März 2021 in die USA gebracht. Dort haben es die Fachleute vom amerikanischen Partner New Eagle aus Ann Arbor mit einer Drive-by-Wire-Technik ausgestattet, um alle notwendigen Fahrfunktionen zu automatisieren. Die Technik befähigt den Technologieträger zu eigenständigen Ausweichmanövern. Zudem erfolgt in den USA die Entwicklung eines integrierten, leistungsstarken Sicherheitssystems, um einen unautorisierten Zugriff auf die Maschine zu verhindern.

FAUN Viatic wird das Fahrgestell nach der Rückkehr in Deutschland mit dem typischen Kehrmaschinenaufbau versehen und die benötigten Kehr Funktionen implementieren.



Im Januar 2022 konnten die amerikanischen und sächsischen Partner im Projekt „Automatisierte Kehrmaschine“ einen Meilenstein setzen. In Michigan wurde ein erster Demonstrationslauf erfolgreich durchgeführt.

The US and Saxon partners on the "autonomous street sweeper" project achieved a milestone in January 2022 with the successful completion of an initial demo run in Michigan.

Foto/Photo: AMZ

Die weiteren im Projekt beteiligten deutschen Partner FusionSystems und Naventik aus Chemnitz werden die Automatisierung des Fahrzeugs vollenden. Sie bringen leistungsstarke Sensorik- und Intelligence-Lösungen ein, die eine umfassende Umfelderkennung sowie die situationsabhängige eigenständige Entscheidungsfindung bei unerwarteten Störereignissen und Hindernissen ermöglichen. Die Entwicklungen dazu haben bereits 2020 begonnen.

Der nächste wichtige Meilenstein ist bereits in Aussicht: Die Vorstellung des aufgebauten Konzeptfahrzeugs für autonomes Kehren gemeinsam mit den amerikanischen Partnern auf der Weltleitmesse für Umwelttechnologien IFAT im Mai 2022 in München. Im Anschluss geht es zum Testen nach Sachsen und auf den DEKRA Lausitzring in Südbrandenburg. Die Abstimmung der Fahrfunktionen in Verbindung mit dem Kehrwerk wird als große Herausforderung gesehen. Im Frühsommer 2023 wird das Fahrzeug für eine Feldvorführung in den USA vorgestellt.

US and Saxon companies have been working on an autonomous street sweeper since 2020 as part of an initiative headed up by the AMZ. As part of the Transatlantic Automated Driving Alliance (TADA), the project has set itself the goal of developing a functional demo and testing it in Germany and the US within a space of three years. TADA is receiving funding from the Federal Ministry for Education and Research on the German side and from the Michigan Economic Development Corporation (MEDC) in cooperation with the Office of Future Mobility and Electrification on the US side.

The partners on the street sweeper project achieved an initial milestone in January 2022, with the autonomous street sweeper successfully completing its first demo drive on the test grounds of the American Center for Mobility in Ypsilanti Township, Michigan, in the US. The representatives from FAUN Viatic from Grimma,

Germany; New Eagle, US; Ann Arbor SPARK, US; and AMZ Sachsen are pleased that this key step for the TADA partner companies on the project in the US was achieved before the German companies had completed their visit.

The machine is based on a Daimler Truck chassis that AMZ member FAUN Viatic brought to the US in March 2021. Once there, the experts at American partner New Eagle in Ann Arbor equipped the chassis with drive-by-wire technology so all the necessary driving functions would be automated. This technology enables the technology demonstrator to make autonomous evasive maneuvers. An integrated, high-performance security system is also being developed in the US to prevent unauthorized access to the machine. Once the chassis is back in Germany, FAUN Viatic will fit it with the typical street sweeper structure and implement the required sweeping functions. The other German partners on the project, FusionSystems and Naventik from Chemnitz, will complete the process of making the vehicle fully automated. This will include fitting high-performance sensor and intelligence solutions that enable comprehensive environment perception and autonomous, situation-dependent decision making in the event of unexpected incidents and obstacles. Development work on these solutions began back in 2020.

The partners already have their sights set on the next major milestone – together with their American partners they will be presenting the concept vehicle for the autonomous street sweeper at IFAT, the World's Leading Trade Fair for Water, Sewage, Waste and Raw Materials Management in Munich in May 2022. After the trade fair, the street sweeper will be sent for testing in Saxony and on the DEKRA Lausitzring track in south Brandenburg. The partners believe the most challenging aspect will be coordinating the driving functions in conjunction with the street-sweeper component. They plan to present the vehicle for a field demo in the US in early summer 2023.

AMZ-Kontakt/Contact to AMZ:
Thomas Keltsch
keltsch@amz-sachsen.de



In Südwestsachsen sind zahlreiche Unternehmen im Produktbereich Antriebssysteme für verbrennungsmotorische Fahrzeuge konzentriert. Mit ITAS soll der Strukturwandel erfolgreich gestaltet werden.

Southwest Saxony is home to a large concentration of companies working in the segment consisting of drive system products for vehicles with combustion engines. ITAS is being set up to shape the structural change in a positive direction.

Foto/Photo: Continental

Kräfte bündeln mit ITAS

Übergreifendes Netzwerk für Transformation in Südwestsachsen

Joining forces with ITAS

Shared network for transformation in southwest Saxony

Die Region Südwestsachsen ist in besonderem Maße vom automobilen Strukturwandel betroffen. Hier sind zahlreiche Unternehmen im Segment verbrennungsmotorischer Antriebsstrang konzentriert. Für den Transformationsprozess bündeln jetzt viele Partner ihre Kräfte.

Being home to a high concentration of companies working in the combustion powertrain segment, the region of southwest Saxony is particularly affected by the structural change in the automotive industry. Many partners are now joining forces to take on the transformation process.

Die Chemnitzer Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft als Konsortialführer, die Agentur für Arbeit, die IG Metall, die IHK Chemnitz und AMZ haben ein regionales Innovationscluster zur Transformation der Fahrzeugindustrie auf den Weg gebracht. Mit ITAS – Initiative Transformation Automobilregion Sachsen entsteht in Südwestsachsen ein bislang einmaliges übergreifendes Netzwerk zur Erarbeitung einer regionalen Entwicklungsstrategie, die zum Ziel hat, die Transformationsprozesse insbesondere in den Zulieferbereichen proaktiv zu unterstützen. ITAS soll als zeitgemäßes Angebot des 21. Jahrhunderts entwickelt werden: vernetzt, hybrid, orientiert auf maximale Selbstwirksamkeit und Beteiligung der Unternehmen und insbesondere der Beschäftigten. AMZ wird sich vor allem um das Handlungsfeld der Innovations- und Technologietransformation kümmern.

The Employment Agency, IG Metall, the IHK Chemnitz, and AMZ have set up a regional innovation cluster focusing on the transformation of the vehicle industry, with the Chemnitz Economic Development Corporation heading up the consortium. ITAS – Initiative for the Transformation of the Automotive Region Saxony – is being set up in the southwest of the state to establish a network with a scope that is unique up to this point. The network will focus on creating a regional development strategy with the goal of proactively supporting the transformation processes in the supply sectors in particular. The partners aim to provide a contemporary offering for the 21st century, which means ITAS will be networked, hybrid, and geared towards maximum self-efficacy and participation on the part of the companies and, above all, the employees themselves. The primary focus for AMZ's work will be the field of innovation and technology transformation.

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

Herzlich willkommen im Netzwerk

AMZ begrüßt neue Mitglieder und stellt sie kurz vor

Welcome to the network

Saxon Automotive Supplier Network introduces its newest members

Chemnitz Automotive Institute CATI

Der automobiler Strukturwandel in seiner Gesamtheit ist Forschungsschwerpunkt von CATI. Im Fokus stehen dabei ganzheitliche Querschnitts- und Wirkungsanalysen, die anwendungsorientierte Beratungsleistungen für Politik und Wirtschaft ermöglichen. Dies kann je nach Bedarf durch die Expertise mehrerer automobilrelevanter Fachbereiche der TU Chemnitz in verschiedenen Kompetenzfeldern ergänzt und vertieft werden. Die Kompetenzentwicklung von Unternehmen, ihren Führungskräften und Belegschaften ist ein wesentlicher Schlüssel bei der Bewältigung des automobilen Strukturwandels. Durch die Einbindung von CATI in die TUCed An-Institut für Transfer und Weiterbildung GmbH wird dieser Brückenschlag zur Kompetenzentwicklung durch zielorientierte Transfer- und Weiterbildungsangebote unterstützt. Hier kann auf ergänzende Leistungsangebote der Technischen Universität Chemnitz zurückgegriffen werden.

The overall structural change in the automotive industry is a key area of research at CATI. The focus is on holistic cross-cutting and impact analyses that pave the way to application-oriented consulting services for politics and businesses. This can be supplemented by and expanded on as needed by drawing on expertise from various departments at Chemnitz University of Technology that have relevance for the automotive industry in various fields of competence.

Developing the expertise of companies, their managers, and staff is a key factor to coping with structural change in the automotive industry. The inclusion of CATI in TUCed An-Institut für Transfer und Weiterbildung GmbH, an education and training center at Chemnitz University of Technology, supports this process of spanning the gap toward developing expertise through target-oriented transfer and further education offerings. Supplementary services from the university can be incorporated to this end.

cati.institute



Das Chemnitzer Unternehmen Novajet bietet das Fertigungsverfahren Wasserstrahlschneiden auf einem neuen Level an und entwickelt außerdem kundenspezifische Sondermaschinen zur Verarbeitung von Hochleistungswerkstoffen.

Chemnitz company Novajet takes the water-jet-cutting production process to a new level as well as developing custom special-purpose machines for processing high-performance materials.

Foto/Photo: Novajet

Martin Stumpe AG

Qualitätsmanagement und Prozessentwicklung sind die wesentlichen Kompetenzen des Unternehmens, das seinen Ursprung im Jahr 1990 hat. Es hat zunächst als Einzelfirma verschiedene Unternehmen bei der Einführung, Umsetzung und Zertifizierung von Qualitätsmanagementsystemen nach DIN ISO 9001 begleitet. 1992 folgte die Umwandlung in eine GmbH. Schnell weitete sich der Kundenkreis rund um die inhaltliche Nähe zur Automobilindustrie aus, das Unternehmen expandierte.

Seit 1993 arbeitet das Unternehmen eng mit erfahrenen Zertifizierungsgesellschaften zusammen. Somit können die Kunden weit über die Fragen und Abläufe der Zertifizierung hinaus umfassend beraten, betreut und begleitet werden. Seit 2000 firmiert das Unternehmen als kleine Aktiengesellschaft.

Hauptssäulen des Portfolios sind Sortierung und Nacharbeit, externe Prüf- und Sortierplätze sowie Resident-Engineer-Projekte.

Quality management and process development are the key competencies of the company, which got its start in 1990. After initially doing business as a sole proprietorship supporting various enterprises with the introduction, implementation, and certification of quality management systems as per DIN ISO 9001, the company converted to a GmbH in 1992. Its customer base – which is centered around topics related to the automotive industry – grew rapidly, and the company expanded.

Since 1993, it has been working closely with experienced certification companies. This allows the team to provide customers with comprehensive advice, assistance, and supervision that extends far beyond the queries and pro-

cesses involved in certification. The company has been operating as a small corporation since 2000. Its portfolio primarily focuses on sorting and reworking, external inspection and sorting stations, and resident engineer projects.

www.stumpe-ag.de

Novajet GmbH

Das junge Maschinenbauunternehmen bietet das Fertigungsverfahren Wasserstrahlschneiden auf einem neuen Level an. Durch den Einsatz innovativer Strahltechnik profitieren Kunden von gratfreier Bearbeitung ohne thermischen Einfluss. Ebenso sind filigrane Konturen und neue Bauteilgeometrien damit gut umsetzbar. Neben dem Service-Angebot einer Auftragsfertigung entwickelt Novajet am Standort Chemnitz kundenspezifische Sondermaschinen zur Verarbeitung von Hochleistungswerkstoffen. Zulieferer können durch die flexibel einsetzbaren Werkzeugmaschinen bestehende Fertigungslinien ergänzen, um schnell neue Muster Teile in Feinschneidqualität bis hin zur Großserienfertigung anzubieten.

Durch die innovative Anlagentechnik strebt das Unternehmen einen nachhaltigen Beitrag für die Automobilzulieferindustrie und die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Zuliefererregion Sachsen an.

The young mechanical engineering firm takes the water-jet-cutting production process to a new level. Thanks to the use of innovative jet technology, customers can benefit from burr-free machining without thermal influence. The technology is also very effective for intricate contours and new component geometries. Besides offering a range of services as a contract manufacturer, Novajet develops custom special-purpose machines for processing high-performance materials at its Chemnitz site. Suppliers can use the machine tools for flexible applications to supplement their existing production lines, allowing them to rapidly offer new sample parts of a fine blanking quality up to large-scale production.

Based on its innovative plant engineering, the company is striving to make a sustainable contribution on behalf of the automotive supplier industry and boost Saxony's ability to compete as a supplier region.

www.novajet.de

Veranstaltungen 2022

Events in 2022

Seminare

5. April 2022

Kurzseminar zu Grundlagen von Preisverhandlungen

Referent: Dipl.-Kaufmann

Hans-Andreas Fein

Das Seminar dient zur Einführung und Auffrischung, u. a. in Vorbereitung des nachfolgenden Seminars.

6. April 2022

Ganztagseminar:

Leitfaden für schwierige Preiserhöhungs-Gespräche

Referent: Hans-Andreas Fein

Das Seminar-Modul enthält Vortrag/ Diskussion zur Entwicklung des Leitfadens für Preiserhöhungs-Forderungen in der aktuell schwierigen Lage der Autozulieferer-Branche und anschließend praktische Arbeit der Teilnehmer an einer Gesprächsstrategie für einen ausgewählten Kunden in Einzel- oder Gruppenarbeit.

1./2. September 2022

Basisseminar und -workshop: Strategie und Taktik bei Preisverhandlungen

Referenten: Hans-Andreas Fein, Dipl.-Psychologin Elke Woertche

Tag 1: Strategien für Preisverhandlungen mit Konzerneinkäufern – Wer hat das Heft in der Hand?

Verhandlungs-Strategien mit Konzern-Einkäufern – wer hat die Fäden in der Hand? Der Preisdruck vor dem Vorhang und der verborgene Mechanismus der Auftragsvergabe hinter dem Vorhang.

Tag 2: Psychologie bei Preis-Verhandlungen unter Druck

Manipulationen früh erkennen und sich bei Druck und Drohungen nicht beirren lassen.

Mitglieder von AMZ sowie der Netzwerke automotive thüringen, MAHREG und ofraCar erhalten vergünstigte Konditionen.

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

Seminars

April 5, 2022

Short seminar on the basics of negotiating prices

Speaker: Hans-Andreas Fein,

Dipl.-Kaufmann (graduate in business administration)

This seminar provides an introduction and refresher, also in preparation for the following seminar.

April 6, 2022

All-day seminar:

Guidelines for difficult price increase discussions

Speaker: Hans-Andreas Fein

This seminar module consists of a presentation/discussion on developing guidelines for requesting pricing increases in the context of the difficult current situation in the automotive supplier sector, followed by practical individual or group tasks for the participants focusing on a discussion strategy for a select customer.

September 1 and 2, 2022

Introductory seminar and workshop: Strategy and tactics when negotiating prices

Speakers: Hans-Andreas Fein; Elke Woertche, Dipl.-Psychologin (graduate psychologist)

Day 1: Strategies for negotiating prices with corporate buyers – who's in the driver's seat?

Negotiation strategies with corporate buyers – who pulls the strings? Pricing pressure front and center, and the hidden mechanism of awarding contracts behind the scenes.

Day 2: Psychology of negotiating prices under pressure

Recognizing manipulation quickly and standing firm when faced by pressure and threats.

Members of AMZ, as well as of the automotive supplier network automotive thüringen, MAHREG and ofraCar, can attend at a preferential price.

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

Polen und die USA im AMZ-Länderfokus 2022

Erstes virtuelles Treffen mit schlesischem Cluster führte bereits zu Kooperationsanbahnungen

Poland and the USA in the AMZ Country Focus 2022

First virtual meeting with Silesian cluster already led to cooperation initiatives

Aktivitäten mit Partnern in Polen und in den USA stehen 2022 im Mittelpunkt der AMZ-Marktarbeit.

Mit dem schlesischen Automotive-Cluster SA&AM in Sachsens polnischer Nachbarregion hat AMZ im Oktober 2021 eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. Auftakt der Zusammenarbeit war ein virtuelles Kennenlernen der Mitglieder beider Netzwerke Anfang Februar 2022. „Verbindendes Element zwischen beiden Clustern ist nicht nur die Autobahn A4, sondern auch der Fokus auf innovative Zuliefererstrukturen, wie sie in beiden Regionen bestehen. Deshalb wollen wir die Vernetzung auch über Ländergrenzen hinweg weiter ausbauen“, sagt AMZ-Netzwerkmanager Dirk Vogel.

Das Online-Treffen haben 15 polnische und 19 sächsische Unternehmen genutzt, um sich „in einem kurzweiligen Austausch“, wie Dirk Vogel betont, kennenzulernen. Das Ziel, Kooperationsmöglichkeiten zu prüfen, sei dabei schon mit ersten konkreten Ideen unternommen worden.

Auch nach der Veranstaltung besteht weiter ein reger Austausch. Er zeigt das hohe Interesse der Partner an bilateralem Geschäft. Erste Ansätze sind schon in der Realisierung

im Kunststoffspritzen, in der Elektronikfertigung, im Leichtbau und inzwischen auch in der Digitalisierung und der Fahrzeugentwicklung. Für den Sommer ist ein persönliches Kennenlernen in Chemnitz geplant. Das schlesische Netzwerk hat seinen Kern in der Kattowitzer Sonderwirtschaftszone. Hier sind Unternehmen wie Opel Manufacturing und Fiat Chrysler Automobiles angesiedelt, ebenso viele Hersteller von Komponenten für die Automobilindustrie. Das Netzwerk vereint aktuell rund 165 Unternehmen und Forschungseinrichtungen aus dem Automotive- und Hightech-Bereich.

AMZ-Kontakt:

Dirk Vogel | vogel@amz-sachsen.de

B2B-Treffen mit US-Firmen bei Delegationsbesuch in Sachsen

Fortgesetzt wird 2022 die Kooperation mit US-amerikanischen Unternehmen und Einrichtungen mit Fokus auf die Themen automatisiertes und vernetztes Fahren. Dazu bereiten AMZ und die Wirtschaftsförderung Sachsen einen Besuch aus den USA vor. Die Delegation wird vom 30. Mai bis 3. Juni erwartet. Der erste Tag findet auf der IFAT Weltleitmesse für Wasser-, Abwasser-, Ab-

fall- und Rohstoffwirtschaft in München statt. Hier präsentiert FAUN erstmals die hochautomatisierte Kehrmaschine, die ein US-amerikanisch-deutsches Konsortium unter Leitung von AMZ entwickelt. Die weiteren Tage sind vor allem B2B-Treffen zwischen sächsischen Unternehmen und den Gästen aus den USA vorbehalten. Sie finden am 31. Mai und 1. Juni in Chemnitz, am 2. Juni in Leipzig und am 3. Juni in Dresden statt. Weiterhin stehen Unternehmensbesuche, u.a. in den sächsischen OEM-Werken, sowie bilaterale Treffen auf der Tagesordnung.

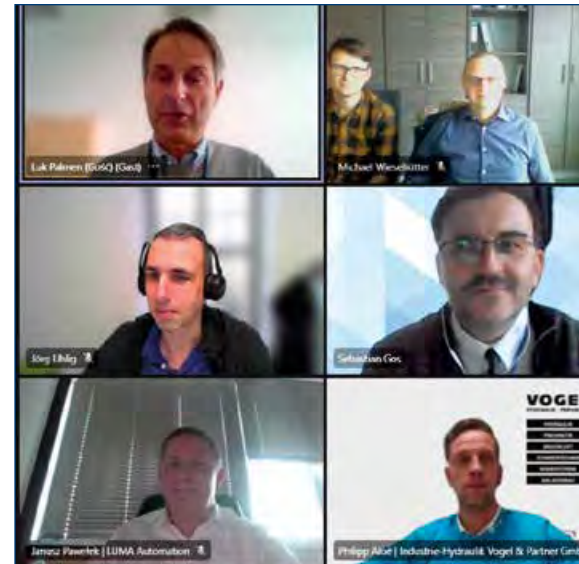
Unternehmen, die sich für die B2B-Präsentationen interessieren, sollten sich schnellstmöglich bei AMZ melden.

Im Juni 2022 ist eine weitere Unternehmerreise in die USA geplant, die von der Auslandshandelskammer Midwest organisiert wird und nach Detroit sowie ins Silicon Valley führt. Auch hierfür können sich Interessenten bei AMZ melden.

AMZ-Kontakt:

Thomas Keltsch | keltsch@amz-sachsen.de

AMZ market operations focus on activities with partners in Poland and the US in 2022.



In October 2021, AMZ signed a cooperation agreement with the automotive cluster SA&AM based in Silesia, the Polish region neighboring Saxony. Cooperation kicked off with a virtual meeting of the members of both networks in early February 2022. "The connecting factor between the two clusters is not only the A4 freeway, but also the focus on innovative supplier structures such as exist in both regions. This is why we want to further expand networking across national borders," says AMZ network manager Dirk Vogel.

The online meeting was used by 15 Polish and 19 Saxon companies to get to know each other "in an entertaining exchange," as Dirk Vogel puts it. The goal of exploring possibilities for cooperation was already reinforced with the first concrete ideas during the meeting,

and the lively exchange is continuing even after the event, demonstrating the high level of interest in bilateral business on the part of the partners. First steps are already underway in plastics injection molding, electronics manufacturing, lightweight construction, and meanwhile even in digitalization and vehicle development. A personal get-together in Chemnitz is planned for the summer.

The Silesian network has its nucleus in the Katowice Special Economic Zone. Companies such as Opel Manufacturing and Fiat Chrysler Automobiles are located here, as are many manufacturers of components for the automotive industry. The network currently brings together around 165 companies and research institutions from the automotive and high-tech sectors.

Contact to AMZ

Dirk Vogel | vogel@amz-sachsen.de

B2B meeting with US companies during delegation visit to Saxony

Cooperation with US companies and institutions will continue in 2022 with a focus on the topics of automated and connected driving. AMZ and the Saxony Economic Development Corporation are preparing to host a visit from the USA in this connection. The delegation is expected from May 30 to June 3. The first day will take place at IFAT, the World's Leading Exhibition for Water, Sewage, Refuse and Raw Materials Management in Munich. Here, FAUN will be unveiling the highly automated street sweeper being developed by a US-German consortium led by AMZ. The remaining days are reserved primarily for B2B meetings between Saxon companies and the American guests. They will take place on May 31 and June 1 in Chemnitz, on June 2 in Leipzig and June 3 in Dresden. Visits to companies, for instance to the OEM plants in Saxony, as well as bilateral meetings are also on the agenda.

Companies interested in the B2B presentations should contact AMZ as soon as possible.

Another business development trip to the US is planned for June 2022, organized by the Midwest Chamber of Commerce Abroad and heading to Detroit and Silicon Valley. Interested parties can also contact AMZ for this.

Contact to AMZ

Thomas Keltsch
keltsch@amz-sachsen.de

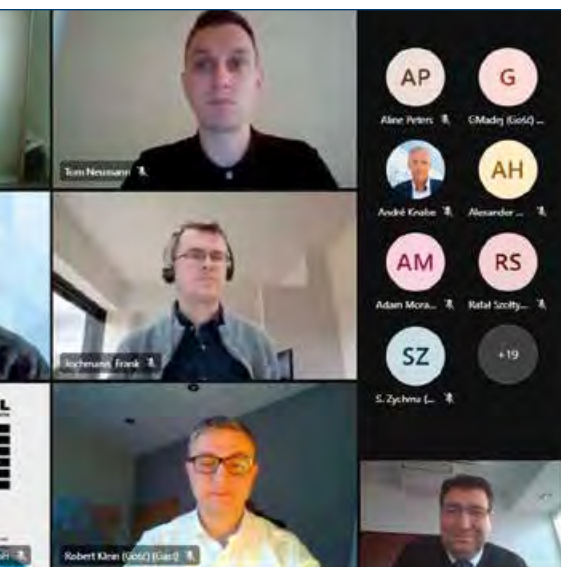


Foto S. 36: Bereits 2018 besuchten Partner aus der US-Automobilbauregion Detroit AMZ in Chemnitz.

Photo, p. 36: Back in 2018, partners from the US automotive manufacturing region of Detroit visited AMZ in Chemnitz.

Foto/Photo: Ina Reichel

Foto S. 36-37: Einen regen Ideenaustausch führten die beteiligten Firmen beim ersten virtuellen Kennenlernen der Mitglieder des schlesischen und des sächsischen Automotive-Netzwerks.

Photo, p. 36-37: The participating companies had a lively exchange of ideas during the first virtual meeting of the members of the Silesian and Saxon automotive networks.

Screenshot: AMZ

Veranstaltungen Events

Kongresse/Messen/Tagungen
Congresses/trade fairs/conferences

7. Juni 2022/ June 7, 2022

6. Interdisziplinäres

**Fahrzeugkolloquium - Forum für
Interieur und Materialien**

Ort: HeiterBlick Leipzig

6th Interdisciplinary Vehicle Colloquium

- Forum for Interior & Materials

location: HeiterBlick Leipzig

23. Juni 2022/ June 23, 2022

SAM -

Symposium Automotive & Mobility

Ort: Zwickau

SAM -

Symposium Automotive & Mobility

location: Zwickau

5./6. Oktober 2022/ October 5/6, 2022

26. Automotive Forum Zwickau

mit AMZ-Jahreslounge am 5. Oktober

Ort: Zwickau

26th Automotive Forum Zwickau

with AMZ annual lounge

location: Zwickau

11.-13. Oktober/October 11-13, 2022

Internationale Zuliefererbörse IZB

mit AMZ-Gemeinschaftsstand

Ort: Wolfsburg

International Suppliers Fair IZB

with AMZ joint booth

location: Wolfsburg

7.-10. März 2023/March 7-10, 2023

Zuliefermesse Z

mit AMZ-Gemeinschaftsstand

Ort: Leipzig

Subcontracting Fair Z

with AMZ joint booth

location: Leipzig

**Weitere Informationen/
for further information:**

www.amz-sachsen.de



Digitale Formate ermöglichen Weiterbildung unabhängig von Ort und Zeit. Im Projekt Auto_ID haben Unternehmen die Vorteile kennengelernt und erprobt.

Digital formats enable training independent of time and place. The Auto_ID project has enabled companies to learn about and test the benefits.

Foto/Photo: Gerd Altmann/Pixabay

Wissen digital und nachhaltig vermitteln

Unternehmen haben im Projekt Auto_ID die Vorteile des Online-Lernens kennen und schätzen gelernt

Digital and sustainable knowledge transfer

Companies have come to know and appreciate the advantages of online learning in the Auto_ID project

Digitales Lernen ist ein effizienter Weg, um Wissen gut aufbereitet und flexibel zu vermitteln. Diese Erfahrung betonen Unternehmen, die in den vergangenen drei Jahren an dem von AMZ koordinierten Projekt Auto_ID teilgenommen haben. Zu ihnen gehört die HQM Induserv GmbH.

Das Unternehmen mit einem breiten Spektrum an Ingenieur-, Qualitäts- und Industrie-Dienstleistungen benötigt jährlich Weiterbildungen auf vielen Gebieten. Einen hohen Anteil nehmen Erstunterweisungen neuer Mitarbeiter sowie die jährlichen Arbeitsschutzunterweisungen ein. „Bisher haben wir die Schulungen zum Jahresende in Präsenz durchgeführt. Da sind wir 2020 durch Corona an Grenzen gestoßen. Im Jahresgespräch mit AMZ haben uns die Netzwerkmanager mit Auto_ID bekanntgemacht. Daraus ist die Idee entstanden, den Kurs zur Arbeitsschutzunterweisung in ein digitales Format zu überführen. Wir haben die Inhalte geliefert. Die Auto_ID-Partner haben für die technische Umsetzung gesorgt“, erläutert Geschäftsführerin Maike Penno. Was so einfach klingt, braucht jedoch eine gute Vorbereitung. „Man muss Arbeit und Zeit investieren, um die Themen für die verschiedenen Bereiche spezifisch

aufzubereiten. Auf einer soliden Basis lassen sich neue Inhalte schnell einarbeiten“, lautet die Erfahrung von Maike Penno.

Die Effekte des digitalen Formats sind vielfältig. Die Mitarbeiter können den Kurs zeit- und ortsunabhängig absolvieren. In einem Test weisen sie nach, dass das zu vermittelnde Wissen auch „angekommen“ ist. Das wurde bei Präsenzveranstaltungen bisher nicht verlangt. In der Belegschaft bei HQM Induserv kam das erstmals erprobte neue Vorgehen sehr gut an. „Wir haben fast nur positive Rückmeldungen bekommen“, sagt die Geschäftsführerin. Im Unternehmen gibt es bereits Pläne, weitere Kurse zu digitalisieren.

Digital learning is an efficient way to impart knowledge in a structured and flexible manner. Companies that have participated in the Auto_ID project coordinated by AMZ over the past three years highlight this experience. HQM Induserv GmbH is one of them.

The company, with a wide range of engineering, quality and industrial services, requires annual training in many areas. Initial training of new employees and annual occupational health and

safety training play a major role.

“Up until now, we’ve been doing in-person year-end training. COVID-19 led to us coming up against limitations in this respect in 2020. In the annual meeting with AMZ, the network managers introduced us to Auto_ID. This led to the idea of converting the occupational health and safety instruction course into a digital format. We provided the content and the Auto_ID partners dealt with the technical implementation,” explains Managing Director Maike Penno. What sounds so simple, however, needs good preparation. “You have to put in the work and time to prepare topics specific to different areas. With a solid foundation, new content can be incorporated quickly,” says Maike Penno from experience.

The benefits of the digital format are manifold. Employees can take the training course where and when they want. By taking a test, they demonstrate that the knowledge transfer has, in fact, been “received”. This was not previously required for in-person sessions. In its first test, the new procedure was very well received by the staff at HQM Induserv. “We’ve had almost only positive feedback,” says the Managing Director. The company already has plans to digitize more courses.

www.auto-id-sachsen.de

Qualifizierung weit über technische Themen hinaus

Im Projekt Jumpstart werden neue Wege für Weiterbildung und Personalentwicklung beschritten

Qualification well beyond technical topics

The Jumpstart project breaks new ground for training and personnel development

Der Erfolg mittelständischer Automobilzulieferer hängt wesentlich davon ab, in welcher Form und Geschwindigkeit sie sich den stark verändernden Marktbedingungen anpassen. Personalentwicklung und Qualifizierung sind hierfür entscheidende Faktoren. Im neuen Weiterbildungsverbund Automotive namens Jumpstart will AMZ die Unternehmen unterstützen, Bildung und Personalmanagement effizienter und günstiger zu gestalten.



Erfolg ist das Ziel. Dafür sind mittelständische Zulieferer gefordert, auch Themen wie Qualifizierung und Personalentwicklung neu aufzusetzen.

Success is the goal. To achieve this, medium-sized suppliers are also required to rethink matters such as qualification and personnel development.

Foto/Photo: Gerd Altmann/Pixabay

Für das am 1. April beginnende Vorhaben konnte Projektleiter Alexander Voigt bereits im Vorfeld großes Interesse bei den AMZ-Mitgliedern konstatieren: „Die Unternehmen haben viele Fragen, wann welche neuen Technologien im Fahrzeugbau kommen und wie sie sich am besten darauf vorbereiten können. Hier möchten wir Orientierung und Unterstützung geben, weil der Markt in diesem Bereich oft unübersichtlich und zudem kostenintensiv ist. Im Projekt wollen wir gemeinsam Zukunftsthemen identifizieren, Inhalte bedarfsgerechter und effizienter in Form von ‚Lernnuggets‘ aufbereiten und den Weg von der Konkurrenz untereinander zur Kooperation bei Weiterbildungen beschreiten.“

Ein Interessent für die Mitarbeit in Jumpstart ist der in der Automobilindustrie etablierte Dienstleister Formel D, der in Mitteldeutschland Niederlassungen in Leipzig und Erfurt unterhält. Eva Maurer, verantwortlich für die globale Personalentwicklung, sieht den Schwerpunkt deutlich über technische Themen hinaus: „Technisches Wissen zu vermitteln ist eine relativ einfache Seite der Medaille. Wir benötigen aber vielmehr ein anderes Lernen – ein Vorgehen, das uns befähigt, neue Situationen schnell zu erkennen und mit den richtigen Schlussfolgerungen zu meistern. Diesen Wandel im Denken und Handeln zu erreichen, ist um einiges schwerer. Im Austausch mit den Partnern im Projekt erhoffe ich mir Impulse, wie wir diese Prozesse erreichen.“

Die geplanten Jumpstart-Aktivitäten konzentrieren sich neben Sachsen auch auf Thüringen, Nordbayern und Sachsen-Anhalt. In

dieser Projektregion betreuen AMZ und die beteiligten Partner-Netzwerke automotive thüringen, ofraCar und MAHREG ca. 460 Zulieferer sowie ca. 50 Dienstleister im Bereich Werkzeugbau und Engineering.

The success of medium-sized automotive suppliers depends to a large extent on the speed and manner in which they adapt to the rapidly changing market conditions. Personnel development and qualification are decisive factors in this respect. With the new automotive training alliance called Jumpstart, AMZ aims to help companies make education and human resource management more efficient and affordable.

Project manager Alexander Voigt was quickly able to register a great deal of interest among AMZ members for the project, which begins on April 1: “The companies have a lot of questions about when and which new technologies are expected in vehicle manufacturing and how they can best prepare for them. We seek to provide orientation and support in this area, because the market here is often complex and cost-intensive. This project aims to jointly identify future topics, and to structure content more efficiently and tailor it to require-

ments in the form of ‘learning nuggets’. Moreover, we want to move away from competing toward cooperating with each other to provide further training.”

One company interested in participating in Jumpstart is Formel D, a service provider established in the automotive industry, with branches in Leipzig and Erfurt in central Germany. Eva Maurer, responsible for global HR development, believes the focus extends well beyond technical issues: “Imparting technical knowledge is a relatively simple part of the equation. What we need, however, is a different kind of learning – an approach that equips us to recognize new situations quickly and to master them by drawing the right conclusions. Achieving this shift in thinking and action is a lot harder. In interacting with the partners in the project, I hope for impetus to achieve these processes.”

In addition to Saxony, the Jumpstart activities planned will also focus on Thuringia, northern Bavaria and Saxony-Anhalt. In this project region, AMZ and the participating partner networks automotive thüringen, ofraCar and MAHREG serve approx. 460 suppliers as well as approx. 50 service providers in the field of toolmaking and engineering.

AMZ-Kontakt/Contact to AMZ:

Alexander Voigt

voigt@amz-sachsen.de

Lkw-Fahrer werden nach wie vor gesucht.
AMZ koordiniert mit Partnern
ein Ausbildungsprojekt in Vietnam.

*Truck drivers continue to be in demand. AMZ and
its partners are coordinating a training project in
Vietnam.*

Foto/Photo: Alexander Fox/Pixabay



Fachkräfte auf neuen Wegen gewinnen

In einem Pilotprojekt werden Berufskraftfahrer in Vietnam ausgebildet

Attracting skilled workers in new ways

Professional drivers are being trained in a pilot project in Vietnam

Arbeitskräfte werden zu einem knappen Gut. Wer beispielsweise Berufskraftfahrer sucht, braucht schon seit geraumer Zeit einen langen Atem und auch Glück, um passendes Personal zu finden. AMZ hat deshalb mit Partnern eine internationale Berufsausbildung gestartet.

Das Pilotprojekt für die Ausbildung von Berufskraftfahrern läuft derzeit in Vietnam. Der Unterricht erfolgt bilingual in Vietnamesisch und Deutsch sowie in einem beschleunigten Verfahren innerhalb eines Jahres.

„Die ersten zehn Ausgebildeten werden im Mai in Deutschland erwartet. Hier schließt sich dann eine finale Ausbildungsphase mit dem Erwerb des EU-Lkw-Führerscheins sowie mit Praktika in Speditionen an“, informiert AMZ-Netzwerkmanager Andreas Wächtler. Die Partner hierfür sind die Verkehrsakademie Sachsen und der Automobillogistiker Schnellecke.

Neben Rekrutierung und Ausbildung ist die Integration der neuen Berufskraftfahrer in Deutschland immanenter Bestandteil des Vorhabens. Dazu gehört die Unterstützung für alle Formalitäten und Prozesse rund um Arbeiten und Leben wie Arbeitsvertrag,

Aufenthaltsgenehmigung oder das Finden einer Wohnung.

Für die Startphase wird eine jährliche Ausbildung von rund 100 Personen angestrebt. Diese Form der internationalen dualen Lehre hat entscheidende Vorteile: Die Ausbildungszeit reduziert sich um zwei Jahre, die Kostenersparnis beträgt etwa zwei Drittel gegenüber der Ausbildung in Deutschland. Die Partner im Pilotprojekt sehen Möglichkeiten, diese Form der internationalen Fachkräftegewinnung auch auf weitere Berufsgruppen und Länder auszudehnen.

Manpower is becoming a scarce commodity. Anyone looking for professional drivers, for example, needs a good deal of patience and luck to find suitable personnel. That's why AMZ has joined forces with partners in launching an international vocational training program.

The pilot project for training professional drivers is presently running in Vietnam. Instruction is bilingual in Vietnamese and German and is provided in an accelerated process within one year.

„The first ten trainees are expected in Ger-

many in May. This will be followed by a final training phase which includes the acquisition of the EU truck driver's license and internships in freight forwarding companies“, AMZ network manager Andreas Wächtler explains. The partners for this phase are Verkehrsakademie Sachsen and the automotive logistics company Schnellecke.

In addition to recruiting and training, the integration of the new professional drivers in Germany is an inherent part of the project. This includes support for all formalities and processes related to working and living, such as employment contracts, residence permits or finding an apartment.

For the initial phase, the goal is to train about 100 people per year. This type of international dual apprenticeship has decisive advantages: The training period is reduced by two years, and the cost savings are about two-thirds compared to training in Germany. The partners in the pilot project see opportunities to extend this form of international recruitment of skilled workers to other occupational groups and countries.

AMZ-Kontakt/Contact to AMZ:

Andreas Wächtler

waechtler@amz-sachsen.de

AUTOMOTIVE FORUM ZWICKAU

26. INTERNATIONALER JAHRESKONGRESS
DER AUTOMOBILINDUSTRIE

5. + 6. OKTOBER 2022 | ZWICKAU

Eine Veranstaltung der



in Zusammenarbeit mit



VORANKÜNDIGUNG



Schirmherrschaft:



Schirmherr: Michael Kretschmer
Ministerpräsident des Freistaates Sachsen

Bundesverband
für Wirtschaftsförderung
und Außenwirtschaft
Global Economic Network



BWA



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND
ROBERT-SCHUMANN-STADT

STRUKTURWANDEL MIT INNOVATIONEN

NEUE TECHNOLOGIEN – NEUE MÄRKTE – NEUES WACHSTUM

WEITERE INFOS:

WWW.AUTOMOTIVE-FORUM-ZWICKAU.DE



Wird der Strukturwandel im Osten bagatellisiert?

Eine Studie sorgt für Widerspruch bei Brancheninsidern der ostdeutschen Automobilwirtschaft

Is structural change in the east being trivialized?

A study is causing controversy among industry insiders in the eastern German automotive business.

Eine Studie von IW Consult und Fraunhofer IAO sorgt für Widerspruch bei Brancheninsidern der ostdeutschen Automobilwirtschaft. In der vom Bund beauftragten Analyse zu regionalen Ausprägungen des automobilen Strukturwandels spielen ostdeutsche Standorte nur eine Nebenrolle, so die Kritik.

Von einem „gefährlichen Irrweg“ spricht Prof. Dr. Werner Olle vom Chemnitz Automotive Institute CATI in einem Interview mit dem Automotive Cluster Ostdeutschland. Für ihn greift die Vorgehensweise der Studie zu kurz. Nur wenn eine sogenannte „Wesentlichkeitsschwelle“ im Verhältnis der in der Automobilwirtschaft Beschäftigten zu den Gesamtbeschäftigten überschritten wird, sprechen die Autoren von einer strukturprägenden Bedeutung für die jeweilige Region.

Diese Betrachtungsweise führt dann dazu, dass es bei den 118 ermittelten Regionen mit überdurchschnittlich hoher Bedeutung der Automobilwirtschaft Leipzig gerade mal auf Platz 99 geschafft hat – punktgleich mit dem thüringischen Landkreis Schmalkalden-Meiningen. Bei den 40 besonders vom Strukturwandel betroffenen Regionen ist Chemnitz trotz einer hohen Bedeutung konventioneller Antriebstechnologien durch das Bewertungsraster gefallen. „Letztendlich werden Beschäftigungsrisiken im Antriebsbereich in diesen und anderen betroffenen Regionen wegnivelliert mit dem statistischen Verweis auf die Gesamtbeschäftigung einer Region. Wir halten dies für eine Bagatellisierung von regionalen Strukturrisiken“, so Prof. Olle.

Bei den 34 Standorten mit guter Positionierung in den Zukunftsfeldern Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung ist Ostdeutschland nur mit dem Landkreis Bautzen vertreten, der dieses Privileg der Batterieherstellung von Daimler in Kamenz und einem strukturschwachen Umfeld verdankt. Zwickau mit dem zurzeit größten E-Auto-Werk in Europa oder Dresden mit seinen TOP-Unternehmen im Halbleiter-Bereich



Prof. Dr. Werner Olle, Direktoriumsmitglied des Chemnitz Automotive Institute CATI (r.) und Rico Chmelik, Geschäftsführer des automotive thüringen e.V., sehen in einer vom Bundeswirtschaftsministerium beauftragten Studie zur regionalen Ausprägung des automobilen Strukturwandels die Realität in Ostdeutschland kaum wahrgenommen.

Prof. Dr. Werner Olle, member of the board of directors of the Chemnitz Automotive Institute CATI (right) and Rico Chmelik, Managing Director of automotive thüringen e.V., see little recognition of the reality in eastern Germany in a study commissioned by the Federal Ministry of Economics on the regional manifestation of the structural change in the automotive industry.

Foto/Photo: automotive thüringen e.V./Chemnitz Automotive Institute

reich finden keine Erwähnung. „Bis hierher lautet die Botschaft der Studie daher: Ostdeutsche Standorte zählen kaum zu den automobilen Top-Regionen. Sie sind kaum vom automobilen Strukturwandel betroffen und auch in den automobilen Zukunftsfeldern so gut wie nicht vertreten. Irgendwie das alte Lied von den verlängerten Werkbänken im Osten, mit dem nicht die automobilen Leistungsfähigkeit und Attraktivität erklärt werden kann, die in dieser Region über Jahre entstanden ist und diese zu einem Top-Player bei der E-Mobilität in Europa machen wird. Lediglich verbal wird darauf verwiesen, dass sich für ostdeutsche Standorte die Präsenz in Zukunftsfeldern in naher Zukunft durch entsprechende Neuinvestitionen positiv entwickeln könnte“, betont Prof. Olle.

Neben Sachsen hat sich Thüringen zu einem starken Automotive-Standort entwickelt. Rico Chmelik, Geschäftsführer des automotive thüringen e.V., findet, dass die in der

Studie behaupteten Auswirkungen auf die Automobilindustrie in seinem Bundesland an der Thüringer Realität vorbeigehen. „Ärgerlich ist auch, dass es zwar Gespräche mit den Autoren der Studie gab und wir auch Daten geliefert haben – wir aber scheinbar nicht mit unseren Argumenten durchdringen konnten, weil man die Grundmethodik der Studie nicht in Frage stellen wollte, auf die man sich einmal eingeschossen hat.“ Für Analysen zum automobilen Strukturwandel sei es essenziell, dass die Verknüpfung von sektoralen und regionalen Umgewichtungen im Detail untersucht werde, so Chmelik. Ein solches Strukturprofil sowie Gespräche mit Betroffenen bilden die Basis, um ausreichend Bodenhaftung bei ermittelten Trendaussagen zu gewährleisten.

A study by IW Consult and Fraunhofer IAO is causing controversy among industry insiders in the eastern German automotive

business. In the analysis commissioned by the federal government on regional manifestation of the structural change in the automotive industry, eastern German locations play merely a secondary role, the critics say.

Prof. Dr. Werner Olle of the Chemnitz Automotive Institute CATI speaks of a "dangerous aberration" in an interview with the Automotive Cluster Ostdeutschland initiative. For him, the study's approach falls short. Only if a so-called "materiality threshold" is exceeded in the ratio of employees in the automotive industry to total employees do the authors speak of structural significance for the region in question. As a result of this approach, of the 118 regions identified as having above-average significance of the automotive industry, Leipzig only made it to 99th place – on par with the Thuringian district of Schmalkalden-Meiningen. Among the 40 regions particularly affected by structural change, Chemnitz failed to meet the evaluation criteria despite high significance of conventional drive technologies. "Ultimately, employment risks in the drive sector of these

and other affected regions are leveled away with statistical reference to a region's overall employment. We consider this to be a trivialization of regional structural risks," says Prof. Olle.

Among the 34 locations with a good position in the future growth areas of electrification, automation and networking, eastern Germany is represented only by the district of Bautzen, which owes this privilege to the Daimler battery production in Kamenz and a structurally weak environment. Zwickau, with the currently largest electric car plant in Europe, or Dresden, with its top companies in the semiconductor sector, do not find a mention. "So far, the message of the study is thus: Eastern German locations barely feature among the top automotive regions. They are hardly affected by the structural change in the automotive industry and are virtually unrepresented in the future growth areas for the sector. Somehow it's the same old story of the extended workbenches in the east, which fails to explain the automotive performance and attractiveness of this region that has emerged over the years and promises to make it a top player in e-mobility in Europe.

Only a nominal reference is made to the fact that suitable new investments would help eastern German locations to develop a positive presence in future growth areas in the near future," Prof. Olle emphasizes.

Along with Saxony, Thuringia has developed into a strong automotive location. Rico Chmelik, Managing Director of automotive thüringen e.V. finds that the claims in the study about the impact on the automotive industry in his state miss the mark. "It's also annoying that although there were discussions with the study authors and we also provided data, we apparently couldn't get through with our arguments because having subscribed to the basic methodology of the study, no one wanted to call it into question."

For analyses of automotive structural change, it is essential that the link between sectoral and regional shifts be examined in detail, Chmelik says. A structural profile of this kind and discussions with stakeholders form the basis for ensuring sufficient reliability in the trend statements identified.

Anzeige/Advertisement



**Werkzeug- und Formenbau
Spritzgussteile
Prüfadapter**

Sicherheit und Stabilität durch regionale Wertschöpfungsketten



ERZGEBIRGE
GEDACHT. GEMACHT.

Medizintechnik

Prüftechnik

Automotive

Werkzeugbau



www.wesko-gmbh.de · Albert-Schweitzer-Str. 1 · 09366 Stollberg

Mit der EU-Taxonomie-Verordnung sollen Investitionen in nachhaltige wirtschaftliche Aktivitäten gelenkt werden. Das wird viele Betriebe zu erheblichen Anpassungen ihres Berichtswesens zwingen – und mittelbar auch zu Anpassungen ihrer Lieferketten.

The EU Taxonomy Regulation is intended to steer investments into sustainable economic activities. This will force many companies to make significant adjustments to their reporting - and indirectly to their supply chains.

Foto/Photo: Gerd Altmann/Pixabay



Die Taxonomie-Verordnung und ihre Folgen

Europäische Nachhaltigkeitsregulierung greift auf die gesamte Wirtschaft durch

The Taxonomy Regulation and its implications

European sustainability regulation spills over into the entire economy

Viele Unternehmer haben in den vergangenen Monaten ein neues Wort kennengelernt: Taxonomie. Mit dieser bereits seit Juli 2020 geltenden EU-Verordnung sollen Investitionen in ein nachhaltiges Wirtschaften gelenkt werden, um die Ziele des „Europäischen Green Deals“ zu erfüllen. Die Verordnung greift seit dem 1. Januar 2022 für große kapitalmarktorientierte Unternehmen mit mehr als 500 Arbeitnehmern sowie für die Finanzbranche. Sie schlägt jedoch absehbar auch auf KMU durch.

Laut Christoph Neuberg, stellvertretender Hauptgeschäftsführer und Geschäftsführer Standortpolitik der IHK Chemnitz, setzt die EU mit der Taxonomie-Verordnung „chirurgisch präzise“ das Skalpell an einer neuralgischen Stelle an – beim Bankensektor: „Die EU hat Normen aufgestellt, damit Finanzinstitute Gelder in wirtschaftliche Aktivitäten investieren, die einen nachweislichen Beitrag zu Klima- und Umweltschutzziele leisten. Je ‚grüner‘ die Anlagen, umso besser die Refinanzierungskonditionen.“

Das bleibt nicht ohne Auswirkungen auf die gesamte Wirtschaft. „Die Berichtspflichten von Betrieben gegenüber ihren Kapitalgebern nehmen zu. Gefordert werden Nachweise zu CO₂-Bilanz und weiteren Nachhal-

tigkeitskriterien. Das wird mittelbar auch Anpassungen in der Lieferkette erfordern. Wer aus ökologischer Sicht unattraktive Portfolios hat, wird schlechtere Konditionen erhalten. Das betrifft nicht nur Bankenfinanzierungen, sondern wird auch ein Gradmesser für den Erhalt von Fördermitteln sein“, umreißt Christoph Neuberg das Ausmaß.

Die industrielle Basis erhalten

Besonders auf Zulieferer für den klassischen Antriebsstrang sieht er weitere Erschwernisse zukommen. Sie seien ohnehin durch niedrige Margen, sinkende Stückzahlen und lange Zahlungsziele gebeutelt und werden jetzt „quasi als Old Economy“, so Neuberg, zusätzlich benachteiligt. Das gleiche trifft auf energieintensive Branchen wie Gießereien zu. „Die Frage ist: Wollen wir diese Industrien in Europa halten oder nicht? Schließlich beginnt auch die Herstellung klimapolitisch gewollter batterieelektrischer Autos mit Pressformen aus gegossenem Metall. Die Alternative wäre, die benötigten Produkte dort einzukaufen, wo die Fertigung eventuell nach weniger strengen Auflagen erfolgt. Als Gegenargument wird ins Gespräch gebracht, diese Importe zu beaufsichtigen. Damit werden aber wiederum Freihandelsabkommen unterlaufen“, zeigt Christoph Neuberg keineswegs triviale Folgen auf.

Vorgehen mit Augenmaß gefordert

Dass wirtschaftliches Engagement für Klima- und Umweltschutz notwendig ist, steht für die IHK Chemnitz außer Frage. Jedoch müsse die Umsetzung des „Green Deals“ mit Augenmaß erfolgen. „Wir brauchen ein Vorgehen, das die Wertschöpfung in Deutschland und der EU sichert, das Anreize und Innovation in den Vordergrund stellt und die Wettbewerbsfähigkeit insbesondere kleiner und mittlerer Firmen stärkt. Der Erhalt eines gesunden mittelständischen Unternehmertums ist gerade für unsere Region von existenzieller Bedeutung“, unterstreicht der Fachmann für Standortpolitik.

Unterstützung bei Taxonomie-Check

Immer mehr Unternehmen werden jetzt durch Banken oder Kunden aufgefordert, ihre Taxonomie-Konformität zu ermitteln. Dabei steht die IHK Chemnitz unterstützend zur Seite. Die Interessenvertretung der Industrie informiert und sensibilisiert für das Thema. Ebenso bietet sie individuelle Beratung für einen Taxonomie-Check an. Für diese Aufgabe steht ab zweitem Quartal 2022 auch ein Referent für Energie- und Klimapolitik bereit. Darüber hinaus wird sich ein im Aufbau befindlicher IHK-Arbeitskreis Energie- und Klimapolitik u. a. den mit der Taxono-

mie verbundenen Herausforderungen widmen.

Many entrepreneurs have learned a new word in recent months: Taxonomy. This EU regulation, which has already been in force since July 2020, is intended to steer investments toward sustainable economic activities to meet the goals of the "European Green Deal." Since January 1, 2022, the regulation applies to large capital market-oriented companies with more than 500 employees and the financial sector, but it will also impact SMEs in the foreseeable future.

According to Christoph Neuberg, Deputy Chief Executive Officer and Managing Director of Location Policy at the Chamber of Commerce and Industry Chemnitz, the EU is applying the scalpel with "surgical precision" to a neuralgic point – the banking sector – with the Taxonomy Regulation: "The EU has set standards to ensure that financial institutions invest funds in economic activities that make a demonstrable contribution to climate and environmental goals. The 'greener' the facilities, the more favorable the refinancing terms."

This is not without impact on the economy as a whole. "The obligations of businesses to report to their capital providers are increasing. Carbon footprint certification and proof of other sustainability criteria are required. This will also indirectly require adjustments to the supply chain. Those with portfolios that are unattractive from an environmental perspective will receive less favorable terms. This not only affects bank financing, but will

also be a yardstick for receiving subsidies," says Christoph Neuberg, outlining the extent of the issue.

Preserving the industrial basis

He sees further difficulties ahead, especially for suppliers of conventional powertrains. Already battered by low margins, falling unit sales and long payment terms, they are now being additionally disadvantaged "as an old economy, so to speak," Neuberg remarks. The same applies to energy-intensive industries such as foundries. "The question is: Do we want to maintain these industries in Europe or not? After all, the production of battery-electric cars, desired by climate policy, also begins with press molds made of cast metal. The alternative would be to purchase the required products where manufacturing maybe takes place under less stringent conditions. As a counter-argument, the idea of charging for these imports is being raised. But this in turn undermines free trade agreements," says Christoph Neuberg, pointing out consequences that are by no means trivial.

Call for a measured approach

That economic commitment to climate and environmental protection is necessary is beyond doubt for the Chamber of Commerce and Industry Chemnitz. However, the "Green Deal" must be implemented judiciously, Neuberg says. "We need an approach that safeguards value creation in Germany and the EU, prioritizes incentives and innovation, and strengthens the competitiveness of small and medium-sized companies in particular. Preserving healthy entrepreneurship



Christoph Neuberg, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK Chemnitz, informiert zu den Auswirkungen der EU-Taxonomie-Verordnung.

Christoph Neuberg, Deputy Chief Executive Officer of the Chamber of Commerce and Industry Chemnitz, provides information on the implications of the EU Taxonomy Regulation. Foto/Photo: IHK Chemnitz

of medium-sized businesses is of existential importance especially for our region," the expert for location policy emphasizes.

Support for taxonomy checks

More and more companies are now being asked by banks or customers to establish their taxonomy compliance. The Chamber of Commerce and Industry Chemnitz lends support in this process, providing information and raising awareness of the issue as well as offering individual consultation for a taxonomy check. An energy and climate policy officer will also be available for this task from the second quarter of 2022. In addition, a Chamber of Commerce and Industry working group on energy and climate policy, which is currently being set up, will address such issues as the challenges associated with the taxonomy.

www.chemnitz.ihk24.de

Anzeige/Advertisement



PeriCo

Mit Sicherheit organisiert ISO 27001 | VDA-ISA | TISAX® Sind Ihre Unternehmensdaten sicher?

Schützen Sie Ihre Daten vor internen und externen Risiken. Schaffen Sie Sicherheit und Vertrauen mit einer Zertifizierung. Unsere Experten helfen Ihnen dabei.

- **Auditieren und Beraten**
zu allen notwendigen Sicherheits-Audits und Zertifizierungen
- **Risiken identifizieren und Maßnahmen realisieren**
im Sinne gesetzlicher Anforderungen
- **Unterstützen**
mit externen Informationssicherheits- und Datenschutzbeauftragten (DSGVO)
- **Sicherheitskonzepte umsetzen**
mit hoch qualifizierten Projektleitern und viel Erfahrung aus Projekten, vorwiegend in der Automobilzulieferindustrie

Ihr Kontakt: PeriCo Solutions GmbH | Tel.: +49 375 873 955 70 | www.perico-gmbh.de



Eigene Produktion statt Technologietransfer

Meyer Burger produziert innovative Solartechnik und nutzt Automatisierungs-Know-how von Aumann

In-house production replaces technology transfer

Meyer Burger produces innovative solar technology and uses Aumann automation expertise

In Freiberg werden wieder Solarmodule hergestellt. Nach der Solarworld-Insolvenz hat der Schweizer Photovoltaikspezialist Meyer Burger den Standort übernommen und Ende Mai 2021 die Fertigung angefahren. Dabei spielt die Partnerschaft mit dem in der Automobilindustrie und vor allem auch in der E-Mobilität etablierten Automatisierungstechnik-Experten Aumann Limbach-Oberfrohn eine wichtige Rolle.

Gemeinsam haben beide Unternehmen eine rund zehn Jahre alte Technik aus dem Dornröschenschlaf geholt. Die heutige Aumann Limbach-Oberfrohn GmbH war damals der Generalunternehmer für die anlagentechnische Ausstattung, Meyer Burger hat prozessrelevante Maschinen geliefert. „Wir konnten die Produktionslinie mit einem überschaubaren Aufwand umbauen und modernisieren, haben von der modularisierten Auslegung und vor allem von dem vorhandenen Wissen zu Technik und Prozessen profitiert“, sagen Dr. Gunter Erfurt, CEO der Meyer Burger Technology AG, und Holger Kühne, Geschäftsführer der Aumann Limbach-Oberfrohn GmbH.

Energie aus der Sonne kosten- und klimafreundlich gewinnen

Die Wiederbelebung der Solarindustrie in Freiberg resultiert aus dem Strategiewechsel bei Meyer Burger vom Maschinenbauer für die Branche zum Hersteller von Hochleistungs-Solarmodulen mit eigenen Zellen, eigenen Technologien und eigenen Maschinen. Die Anlagen werden in Hohenstein-Ernstthal gebaut, die Zellen kommen aus Thalheim/Sachsen-Anhalt. Hintergrund für die Neuaufstellung ist nicht zuletzt, den Technologietransfer nach China zu stoppen. Das Land hat im vergangenen Jahrzehnt die Wertschöpfung für eine der kostengünstigsten und klimafreundlichsten Technologien zur Elektrizitätsgewinnung, die auch für den Erfolg der E-Mobilität essenziell ist,

Partner bei der Renaissance der deutschen Solarindustrie: Dr. Gunter Erfurt, CEO der Meyer Burger Technology AG, und Holger Kühne, Geschäftsführer der Aumann Limbach-Oberfrohn GmbH (r.).

Partners in the renaissance of the German solar industry: Dr. Gunter Erfurt, CEO of Meyer Burger Technology Ltd, and Holger Kühne, Managing Director of Aumann Limbach-Oberfrohn GmbH (r.).

Foto/Photo: Frank Reichel



dominiert. „Die Innovationskraft der Solarbranche und eine vorausschauende europäische Industriepolitik können hier nachhaltige Effekte für Deutschland und Europa schaffen“, betont Dr. Erfurt.

Meyer Burger geht in diesem Sinne bereits die nächsten Schritte und baut die Produktionskapazität in Freiberg von aktuell 400 Megawatt auf ein Gigawatt aus. Mit im Boot ist wieder das sächsische Aumann-Team mit seinem Know-how für intelligente Automatisierungslösungen, das es bereits in zahlreichen Automotive-Projekten, u.a. für emissionsfreie Antriebstechniken und für innovative Elektronikfertigungen, bewiesen hat. „Wir werden mit der neuen Linie sozusagen noch einen Gang höher schalten, was Produktivität, Qualität und technische Verfügbarkeit betrifft“, erklärt Holger Kühne. Im Vergleich zur bestehenden Anlage wird sich der Automatisierungsgrad um etwa 20 bis 30 Prozent erhöhen.

Ein weiteres Projekt, bei dem die Kompetenz von Aumann gefordert ist, steht bereits auf der Agenda. Meyer Burger errichtet ein

neues Werk im US-Bundesstaat Arizona mit einer Anfangskapazität von 400 Megawatt. „Es ist Teil unserer Nachhaltigkeitsstrategie, dezentral zu produzieren und lange Transportwege zu vermeiden“, erklärt Dr. Erfurt.

Strom vom Autodach

Noch viel Potenzial in Sachen Nachhaltigkeit sieht er beim Thema Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge. Autos mit Solardächern können hier einen Beitrag leisten, um Klimaanlage, Beleuchtung oder andere Nebenggregate zu versorgen, um Reichweiten zu verlängern oder auch das Hochvolt-System zu laden. „Bisher befassen sich vor allem Startups mit diesen Chancen“, so die Erfahrung von Dr. Erfurt.

Solar modules are being manufactured again in Freiberg. Following the Solarworld insolvency, Swiss photovoltaic specialist Meyer Burger took over the site and started production at the end of May 2021.



Letzter Schliff für ein Hochleistungs-Solarmodul aus Freiberg. Die enthaltenen Zellen auf Heterojunction-Basis können mehr Sonnenlicht in Energie umwandeln als herkömmliche Zellen. Die patentierte SmartWire-Zellverbindungstechnologie erhöht die Leistungsfähigkeit der Module zusätzlich.

Final touches for a high-performance solar module from Freiberg. The heterojunction-based cells in the module can convert more sunlight into energy than conventional cells. The patented SmartWire cell connection technology further increases the performance of the modules.

Foto/Photo: Meyer Burger

The partnership with the automation technology expert Aumann Limbach-Oberfrohna, which is well established in the automotive industry and especially in the electric mobility sector, plays an important role in this respect.

The two companies have jointly brought an approximately ten-year-old technology out of its slumber. Today's Aumann Limbach-Oberfrohna GmbH was the general contractor for the plant equipment at that time, while Meyer Burger supplied process-relevant machinery. "We were able to rebuild and modernize the production line at a manageable cost, benefiting from the modularized design and, above all, from the existing knowledge of technology and processes," say Dr. Gunter Erfurt, CEO of Meyer Burger Technology AG, and Holger Kühne, Managing Director of Aumann Limbach-Oberfrohna GmbH.

ing electricity, and one that is also essential to the success of electric mobility. "The innovative power of the solar industry and a forward-looking European industrial policy can create sustainable effects for Germany and Europe right here," Dr. Erfurt emphasizes.

Meyer Burger is already taking the next steps in this direction, expanding production capacity in Freiberg from the current 400 megawatts to one gigawatt. The Aumann team from Saxony is once again on board with its expertise in intelligent automation solutions, which it has already demonstrated in numerous automotive projects, including zero-emission drive technologies and innovative electronics manufacturing. "With the new line, we will, so to speak, shift up one more gear in terms of productivity, quality and technical availability," Holger Kühne explains. Compared to the existing facility, the degree of automation will increase by about 20 to 30 percent.

Another project that calls for Aumann's expertise is already on the agenda. Meyer Burger is building a new plant in the US state of Arizona with an initial capacity of 400 megawatts. "It is part of our sustainability strategy to decentralize production and avoid long transport routes," Dr. Erfurt explains.

Powered from the roof top

He still sees a lot of potential in terms of sustainability in the area of charging infrastructure for electric vehicles. Cars with solar roofs can contribute here to powering air conditioning, lighting or other auxiliary units, to extend the range or to charge the high-voltage system. "So far, it's mainly startups that are looking at these opportunities," according to Dr. Erfurt's experience.

www.meyerburger.com

www.aumann.com

Generating energy from the sun in a cost-effective and eco-friendly way

The revival of the solar industry in Freiberg is the result a change in strategy at Meyer Burger from a mechanical engineering company for the industry to a manufacturer of high-performance solar modules with its own cells, its own technologies and its own machines. The systems are built in Hohenstein-Ernstthal, while the cells come from Thalheim/Saxony-Anhalt. A key factor behind the reorganization is the desire to stop the transfer of technology to China, which, over the past decade, has dominated value creation for one of the most cost-effective and eco-friendly technologies for generat-



E-Fahrzeuge mit Solardach – eine nachhaltige Variante für das Laden, die noch viel Potenzial bietet.

E-vehicles with solar roof – a sustainable variant for charging that still offers a lot of potential.

Foto/Photo: Sono Motors

Gelungene Quadratur des Kreises

AKE Systemtechnik und Goldbeck haben gemeinsam ein nachhaltiges Neubauprojekt realisiert

Nachhaltigkeit wird oft gleichgesetzt mit Umweltfreundlichkeit. Skeptiker sehen damit Funktionalität und Wirtschaftlichkeit vernachlässigt. Das dem nicht so ist und erst aus der Verbindung der scheinbaren Gegensätze ein wirklich nachhaltiges Handeln möglich wird, zeigt Goldbeck. Das Bauunternehmen hatte dieses Vorgehen schon in seiner Firmen-DNA verinnerlicht, als der Nachhaltigkeitsbegriff noch nicht in aller Munde war. Wie vorausschauendes Bauen mit System funktioniert, zeigt das aktuelle Beispiel von AKE Systemtechnik im Gewerbegebiet Reinsdorf bei Zwickau. Für den Automatisierungstechnik-Spezialisten hat die sächsische Niederlassung der Goldbeck Ost GmbH einen modernen Neubau errichtet.

Etwa ein Drittel seiner Lebenszeit verbringt der Mensch am Arbeitsplatz. Eine Umgebung, in der er sich wohlfühlt, fördert Freude und Leistung. Diese sozialen Kriterien standen für den geschäftsführenden Gesellschafter der AKE Systemtechnik GmbH, Uwe Schneider, bei der Planung des Neubaus mit an oberster Stelle: „In Goldbeck haben wir einen Partner gefunden, mit dem wir von Anfang an einen integralen Ansatz umsetzen konnten.“ Das Bauunternehmen bezieht hierzu von der ersten konzeptionellen Überlegung an seine eigenen Nachhaltigkeits-Experten mit ein. „Nachhaltiges Bauen ist keine Frage der Einstellung, sondern eine Grundanforderung, um eine Immobilie verantwortungsbewusst und zukunftsorientiert zu planen, zu bauen und zu betreiben“, betont Hendrik Seidel, Teamleiter Energie und Nachhaltigkeit bei Goldbeck.

Zukunftsfähig aufstellen

Langlebigkeit und Zukunftsfähigkeit waren auch für AKE Prämissen, die sich u.a. in der Wahl der Bauelemente, der Gebäudetechnik sowie der gesamten Energieversorgung niederschlagen. Zum Einsatz kamen auf Raumluftverträglichkeit geprüfte, CO₂-arme Bauteile mit höherer Dämmwirkung als gesetzlich vorgeschrieben. Damit können langfristig Energiekosten reduziert werden. Dazu tragen ebenfalls eine Photovoltaik-

Anlage auf dem Dach sowie die Nutzung von Erdwärme zum Heizen und Kühlen der Hallen und Büros bei. AKE schafft damit eine hohe Unabhängigkeit von fossiler und von zentraler Energieversorgung. Die Gebäudetechnik sorgt für angemessene Temperaturen, ausreichend Licht und frische Luft. Klassische Klimaanlage werden nicht benötigt.

Wettbewerbsfaktor Nachhaltigkeit

Der Amortisationszeitraum für die umfangreiche Investition liegt bei zehn Jahren. Dass der von AKE eingeschlagene Weg wirtschaftlich sinnvoll ist, zeigt sich angesichts explodierender Energiepreise bereits jetzt überdeutlich. Hinzu kommen neue EU-Regelungen unter dem Stichwort Taxonomie. Die nachweispflichtige Erfüllung von Nachhaltigkeitskriterien wird zu einem wettbewerbsbestimmenden Faktor. Und auch das gehört zur Nachhaltigkeit: AKE kann den neuen Firmensitz, mit dem mehr Platz für größere Projekte und für konzentriertes Arbeiten bereitsteht, wie geplant im zweiten Quartal 2022 beziehen. Bereits jetzt wird die Halle genutzt. „Alle Projekte, die im zweiten Halbjahr zur Auslieferung kommen, bauen wir schon hier auf. Goldbeck hat trotz widriger Umstände wie Corona und mangelnder Materialverfügbarkeiten



Der neue Firmensitz der AKE Systemtechnik GmbH im Gewerbegebiet Reinsdorf bei Zwickau Ende Februar 2022 in der Endausbaustufe. Der Umzug vom Altstandort ins neue Gebäude erfolgt planmäßig im zweiten Quartal.

Foto: AKE

eine Superleistung vollbracht. Das ist der Vorteil, wenn man mit einem Generalunternehmer baut, der sich von A bis Z kümmert“, lobt Uwe Schneider.

Auf dieses konzentrierte und zügige Arbeiten hofft der AKE-Chef auch bei den Behörden, welche die Photovoltaik-Anlage zertifizieren. „Erst, wenn die Anlage freigegeben ist, kann sie die gewünschten Effekte bringen.“

www.ake-systemtechnik.com
www.goldbeck.de



Im neuen AKE-Komplex wird Erdwärme zum Heizen und Kühlen genutzt. Dafür wurden 16 Bohrungen je 150 Meter tief in den Boden getrieben.

In the new AKE complex, geothermal energy is used for heating and cooling. 16 boreholes were drilled 150 meters deep into the ground to enable this.

Foto/Photo: Goldbeck



The new company complex of AKE Systemtechnik GmbH, in the industrial park Reinsdorf near Zwickau, in its final stage of development at the end of February 2022. The move from the old location to the new building will take place on schedule in the second quarter.

Photo: AKE

Sustainability is often equated with being eco-friendly. Skeptics see this as neglecting functionality and cost-effectiveness. Goldbeck demonstrates that this is not the case, and that truly sustainable action is only possible by combining the seemingly contradictory aspects. The construction company had already internalized this approach in its corporate DNA before the concept of sustainability was the talk of the town. The current example of AKE Systemtechnik in the Reinsdorf industrial park near Zwickau shows how forward-looking, systematic construction works. The Saxon branch of Goldbeck Ost GmbH has built a new modern facility for the automation technology specialist.

People spend about a third of their lives at work. An environment in which they feel comfortable boosts happiness and performance. These social criteria were among the top priorities for the managing partner of AKE Systemtechnik GmbH, Uwe Schneider, when planning the new facility: "In Goldbeck, we found a partner with whom we could adopt an integral approach right from the start." To this end, the construction company involved its own sustainability experts from the outset of conceptual planning. "Sustainable construction is not a question of attitude, but a basic requirement for responsible and future-oriented planning, construction and man-

Successfully squaring the circle

AKE Systemtechnik and Goldbeck have jointly implemented a sustainable new-build project

agement of a property," emphasizes Hendrik Seidel, Team Leader Energy and Sustainability at Goldbeck.

Built for the future

Durability and future viability were also premises for AKE that are reflected, for instance, in the choice of construction elements, the building technology and the overall power supply. Low-carbon components tested for indoor air compatibility were used, with a higher insulating effect than required by law. This will enable energy costs to be reduced in the long term, as will a photovoltaic system on the roof and the use of geothermal energy for heating and cooling the halls and offices. AKE is thus creating a high degree of independence from fossil fuels and from centrally supplied power. The building technology ensures appropriate temperatures, sufficient light and fresh air. Conventional air-conditioning systems are not required.

Sustainability as a competitive edge

The amortization period for the extensive investment is ten years. In light of skyrocketing energy prices, it is abundantly clear that the path AKE has chosen makes economic

sense. Added to this come the new EU taxonomy regulations. Being able to demonstrate compliance with sustainability criteria is increasingly becoming a key factor in determining competition.

And there's more that's sustainable: AKE will be able to move into the new headquarters, which will provide more space for larger projects and for focused work, in the second quarter of 2022 as planned. The hall is already in use. "All the projects that will be delivered in the second half of the year are already being built here. Goldbeck has done a fantastic job despite adverse conditions such as COVID-19 and a lack of materials. That's the advantage of working with a general contractor who takes care of everything from A to Z," commends Uwe Schneider. The head of AKE also hopes for similarly focused and speedy work from the authorities responsible for certifying the photovoltaic system. "Only when the facility is approved can it deliver the desired results."

www.ake-systemtechnik.com
www.goldbeck.de



Ein Schacht zur Verteilung der Erdwärme wird auf dem AKE-Gelände gesetzt.

A shaft for distributing the geothermal energy is placed on the AKE site.

Foto/Photo: Goldbeck

Schleifen in großen Dimensionen

Neuentwicklung der WEMA Glauchau auf Bearbeitungsaufgaben in Mobilitätsbranchen ausgelegt

Grinding for large dimensions

New product from WEMA Glauchau designed for machining tasks in mobility industries

Die Neuentwicklung der WEMA Glauchau eignet sich vor allem für die Bauteilbearbeitung im Nutzfahrzeugbereich, der Bahn- und Luftfahrttechnik.

WEMA Glauchau's new product is particularly suitable for component machining in the commercial vehicle, railroad and aviation sectors.

Foto/Photo:
WEMA Glauchau



Der Werkzeugmaschinenhersteller WEMA Glauchau hat eine Neuentwicklung auf den Markt gebracht. Die WOTAN S6A ist auf das Außen- und Innenrundscheifen langer und schwerer Bauteile ausgelegt.

Mit der neuen Maschine können Komponenten von bis zu drei Meter Länge und einem Gewicht bis zu 1,5 Tonnen bearbeitet werden. „Sie eignet sich insbesondere für Anwendungen im Bus- und Truckbereich, in der Bahn- und Luftfahrttechnik und ebenso für den allgemeinen Maschinenbau“, zeigt Geschäftsführer Ronald Krippendorf Einsatzfälle auf.

Die Maschine ist mit neuester Steuerungstechnik ausgestattet und wird über die von der WEMA Glauchau entwickelte, intuitiv handhabbare Bedienoberfläche betätigt. In der Neuentwicklung lassen sich verschiedene Technologien kombinieren. Neben dem Außenrundscheifen und dem Außenrundlängsscheifen sind Plan- und Innenscheifen möglich. „Wir bieten damit eine umfangreiche Außen- und Innenbearbeitung in einer Aufspannung an und legen die Technik passgenau auf die Anforderung des Kunden aus“, erklärt Ronald Krippendorf. Die WEMA Glauchau rundet mit der Neuentwicklung ihr Produktportfolio für die Bearbeitung großer Werkstücke ab. Für kleinere und leichtere Bauteile hat das Unternehmen mit der WOTAN S3A eine präzise und kompakte Technik geschaffen. Neben Außenrund-

schleifmaschinen entwickelt und fertigt das WEMA-Team kundenspezifische Universal-schleifmaschinen, Innenrundscheifmaschinen sowie komplette Bearbeitungszentren für vielfältige Schleifaufgaben. Angeboten werden die Maschinen unter der Marke WOTAN. Das Glauchauer Unternehmen arbeitet in der Tradition der 1909 gegründeten gleichnamigen Werke. Als Teil der international ausgerichteten NSH-Gruppe mit Hauptsitz in Chemnitz bietet die WEMA ihre Maschinen und Services auf allen Kontinenten an.

Sein Leistungsspektrum stellt das Unternehmen auf der GrindingHub vom 17. bis 20. Mai 2022 in Stuttgart vor.

The machine toolmaker WEMA Glauchau has launched a newly developed product on the market. The WOTAN S6A is designed for external and internal cylindrical grinding of long and heavy components.

The new machine can process components measuring up to three meters in length and weighing up to 1.5 tons. „It is particularly suitable for applications in the bus and truck sector, in rail and aviation technology, and for general mechanical engineering“, says Managing Director Ronald Krippendorf, highlighting possible areas of use.

The machine is equipped with the latest

control technology and is operated via the intuitive user interface developed by WEMA Glauchau. Different technologies can be combined in the new product. In addition to external cylindrical grinding and external longitudinal grinding, surface and internal grinding are also possible. „This means we can offer extensive external and internal machining in a single clamping process and design the technology to precisely fit the customer's requirements“, Ronald Krippendorf explains. This new development successfully complements WEMA Glauchau's product portfolio for machining large workpieces. With the WOTAN S3A, the company provides a precise and compact technology for smaller and lighter components. In addition to external cylindrical grinding machines, the WEMA team develops and manufactures customized universal grinding machines, internal cylindrical grinding machines and complete machining systems for a wide range of grinding tasks. The machines are sold under the WOTAN brand. The Glauchau-based company continues in the tradition of the works of the same name, established in 1909. Part of the internationally oriented NSH Group headquartered in Chemnitz, Germany, WEMA offers its machines and services worldwide.

The company will present its range of services at the GrindingHub fair in Stuttgart from May 17 to 20, 2022.

www.wema-glauchau.de



Als Spezialservicepartner für vielfältige Qualitätssicherungs-Aufgaben vorwiegend in der Automobilzulieferindustrie hat sich Qualitas international etabliert.

Qualitas has established itself internationally as a special service partner for a wide range of quality assurance tasks, primarily in the automotive supply industry.

Foto/Photo: Gerd Altmann/Pixabay

Neue Serviceleistungen bei Qualitas

Portfolio um zusätzliche Prüf-, Technologie- und Qualifizierungsangebote erweitert

New services at Qualitas

Portfolio expanded to include additional testing, technology and qualification services

Seit 20 Jahren agiert die Qualitas Dienstleistungsgesellschaft mbH Chemnitz als Spezialservicepartner für vielfältige Qualitätssicherungs-Aufgaben vorwiegend in der Automobilzulieferindustrie. Die Leistungen werden von Kunden in mehr als 40 Ländern nachgefragt.

Wie viele andere Unternehmen auch haben die pandemiebedingten abrupten Störungen in den Lieferketten im Frühjahr 2020 Qualitas erheblich getroffen. „Mittlerweile konnten wir uns aber gut fangen und sehen es als realistisch an, in diesem Jahr wieder in den Normalmodus zu gelangen. Dazu tragen neue Geschäftsfelder bei, die wir in den vergangenen zwei Jahren entwickelt haben“, sagt Geschäftsführer Gerd Wagner.

Neben den angestammten „Feuerwehreinsätzen“ in den Bereichen Kontrollen/Nacharbeiten/Sortierungen sowie Messaufgaben und Werkstoffprüfungen bietet Qualitas zusätzlich eine zerstörungsfreie Farbeindringprüfung an, um Oberflächenfehler wie Risse oder Poren zu detektieren. Geprüft werden können magnetische und unmagnetische metallische Bauteile sowie Keramikbauteile und teilweise auch Kunststoffbauteile. Kompetenz und Equipment hat der Dienstleister ebenso im Bereich 3D-Druck aufge-

baut. Auf Basis der Kunden-Konstruktionsdaten erfolgt die additive Fertigung von Prototypen bzw. Kleinstserien in unterschiedlichen Größen sowie mit verschiedenen Materialien und Verfahren.

Auch die Qualifizierungsangebote hat Qualitas erweitert. Das Unternehmen ist anerkannte Kursstätte für die Durchführung von Strahlenschutzkursen und ermöglicht den Fachkunderwerb für verschiedene Spezifizierungen in diesem Bereich.

Das langjährige Know-how in internationalen Geschäftsbeziehungen nutzt Qualitas und berät über sein Partnernetzwerk zu Gründung und Geschäftsanbahnung in Deutschland, Polen und Brasilien.

For 20 years, Qualitas Dienstleistungsgesellschaft mbH Chemnitz has been operating as a special service partner for a wide range of quality assurance tasks, primarily in the automotive supply industry. Its services are in demand among customers in more than 40 countries.

Like many other companies, Qualitas was severely affected by the abrupt, pandemic-related disruptions in the supply chains in the spring of 2020. “Since then, however, we have recovered well and realis-

tically see ourselves getting back to normal this year. New business segments that we have developed over the past two years are contributing to this,” says CEO Gerd Wagner. In addition to the traditional “firefighting” assignments in inspection/reworking/sorting, as well as measuring tasks and materials testing, Qualitas also offers non-destructive penetrant testing to detect surface defects such as cracks or pores. Magnetic and non-magnetic metallic components, as well as ceramic components and, in some cases, plastic components, can be tested.

The service provider has also developed expertise and equipment in the field of 3D printing. Based on the customer’s design data, additive manufacturing of prototypes or small batches is carried out in different sizes and with different materials and processes. Qualitas has also expanded its qualification services. The company is an accredited course center for conducting radiation-protection courses and enables specialist knowledge to be acquired for various specifications in this area.

Qualitas makes use of its many years of expertise in international business relations and provides advice through its partner network on setting up and initiating business in Germany, Poland and Brazil.

www.qualitas-gmbh.de

Indien ist Partnerland zum Automotive Forum Zwickau

Neben dem Live-Kongress am 5. und 6. Oktober 2022 lädt ein B2B-Treffen auf virtueller Plattform ein

India is partner country at the Automotive Forum Zwickau

In addition to the live congress on October 5 and 6, 2022, the event invites visitors to a B2B meeting on a virtual platform

Die Automobilindustrie treibt den Wandel hin zu einer emissionsfreien Mobilität weiter voran. Die bestimmenden Trends in Strategie-, Technologie- und Marktentwicklung diskutieren Fachleute aus der gesamten automobilen Wertschöpfungskette am 5. und 6. Oktober 2022 in Zwickau. Bereits zum 26. Mal lädt die Industrie- und Handelskammer Chemnitz zum Automotive Forum Zwickau (AFZ) ein. Traditionell veranstaltet sie das Forum erneut in Kooperation mit dem sächsischen Automobilzuliefernetzwerk AMZ.

Der Kongress steht unter dem Motto „Strukturwandel mit Innovation“ und widmet sich in drei Blöcken den Themen „Neue Technologien“, „Neue Märkte“ und „Neues Wachstum“. Im Länderfokus steht Indien. Christoph Neuberg, stellvertretender Hauptgeschäftsführer und Geschäftsführer Standortpolitik der IHK Chemnitz, verweist auf gewichtige Gründe für die

Entscheidung: „Der asiatische Subkontinent entwickelt sich zum drittgrößten Automobilmarkt der Welt und zum zweitgrößten Asiens. Zahlreiche OEM und First-Tiers sind bereits vor Ort aktiv. Der geforderte Lokalisierungsgrad für Komponenten und Teile wird weiter steigen, ebenso das technologische Niveau der Produktion. Deshalb möchten wir unseren Zulieferern Türen öffnen, um an diesen Entwicklungen teilzuhaben.“

Exklusiver virtueller Messeplatz

Die IHK Chemnitz bereitet dafür mit dem aus Indien kommenden internationalen Geschäftsanbahnungs- und Beratungsunternehmen Crescendo Worldwide eine virtuelle B2B-Veranstaltung im Rahmen des Automotive Forums vor. Die interessierten indischen und deutschen Unternehmen können einen exklusiven virtuellen Messeplatz mit individuell gestalteten Ständen, Meeting-Angeboten und Möglichkeiten für

separate Gespräche zu gegenseitiger Information und Kontaktabbauung nutzen.

Auf indischer Seite wirbt Crescendo Interessenten für das B2B-Treffen und konzentriert sich dabei auf den Bundesstaat Maharashtra mit der Hauptstadt Mumbai. Die Region ist das Zentrum der indischen Automobilproduktion. Hier sind sowohl große einheimische Hersteller wie Bajaj und Tata als auch internationale Marken wie Mercedes-Benz, Scania, Volkswagen, Volvo oder Toyota angesiedelt. Hier soll auch das prognostizierte Wachstum hauptsächlich erreicht werden. Allein für den Bereich der E-Fahrzeuge wird bis 2027 eine jährliche Produktionssteigerung von 44 Prozent vorausgesagt. 2027 soll ein Volumen von 6,34 Millionen Einheiten erreicht werden. Aktuell liegt die gesamte indische Jahresproduktion von Pkw, Nutzfahrzeugen und Motorrädern bei 26 Millionen Fahrzeugen.

Wenn es die weltweite Pandemiesituation zulässt, wird eine Wirtschaftsdelegation aus Indien auch physisch zum Kongress in Zwickau anwesend sein. „Das berührt jedoch nicht die Aktivitäten der virtuellen Plattform. Diese finden unabhängig davon statt. Deutsche Interessenten sind herzlich dazu eingeladen. Wir unterstützen sie bei den Vorbereitungen“, wirbt Christoph Neuberg. Die Nutzung des exklusiven virtuellen Messeplatzes wird nicht kostenfrei sein, jedoch deutlich unter den Ausgaben liegen, die für eine Präsenz vor Ort notwendig würden.

Kontakt und Informationen für

Interessenten des virtuellen B2B-Treffens mit indischen Unternehmen: automotive@chemnitz.ihk.de

August-Horch-Ehrenpreis wird erneut ausgelobt

Situation und Entwicklung des Automobilmarktes Indien ist auch im Kongressprogramm ein Thema, u. a. mit Referenten von Škoda und Volkswagen India. Neben dem



Der langjährige Porsche-Manager Siegfried Bülow (M.) hat zum 25. Automobilkongress 2021 den ersten August-Horch-Ehrenpreis erhalten. Der sächsische Ministerpräsident Michael Kretschmer und der Präsident der IHK Chemnitz, Dr. Dieter Pfortner, gratulieren.

Long-time Porsche manager Siegfried Bülow (center) received the first August Horch Honorary Award at the 25th automotive congress in 2021. Saxony's Prime Minister Michael Kretschmer and the President of the Chamber of Commerce and Industry Chemnitz, Dr. Dieter Pfortner, extend their congratulations.

Foto/Photo: Kristin Schmidt/IHK Chemnitz



Im indischen Pune wird die neue Škoda-Limousine Slavia gefertigt. Bis zu 95 Prozent aller Komponenten und Materialien werden dafür lokal bezogen. Die Entwicklungsmöglichkeiten auf dem indischen Automobilmarkt sind ein Thema des Automotive Forums Zwickau am 5. und 6. Oktober 2022.

Škoda's new Slavia sedan is being manufactured in Pune, India. Up to 95 percent of all the components and materials for it are sourced locally. Development opportunities in the Indian automotive market will be a topic at the Automotive Forum Zwickau on October 5 and 6, 2022.

Foto/Photo: Škoda

Fachkongress am 6. Oktober sowie der Jahreslounge des Netzwerks AMZ am 5. Oktober wird die Gala am Abend des 5. Oktober im Zwickauer Ballhaus Neue Welt ein weiterer Höhepunkt des Automotive Forums sein. Zum zweiten Mal erfolgt dann in diesem Rahmen die Verleihung des August-Horch-Ehrenpreises. Er wurde anlässlich des 25. Kongress-Jubiläums 2021 erstmals ausgelobt und würdigt Persönlichkeiten, Unternehmen und Institutionen, die sich um die Entwicklung der sächsischen Automotive-Branche verdient gemacht haben. Erster Preisträger war Siegfried Bülow. Der gebürtige Chemnitzer hat das Leipziger Porsche-Werk aufgebaut und zu einem führenden Fahrzeugbau-Standort entwickelt. Vorschläge für den nächsten Preisträger können ab Mitte des Jahres bei der IHK eingereicht werden.

The automotive industry continues to drive the shift toward zero-emission mobility. The defining trends in strategy, technology and market development will be discussed by experts from the entire automotive value-creation chain on October 5 and 6, 2022, in Zwickau. For the 26th time now, the Chamber of Commerce and Industry Chemnitz is inviting visitors to the Automotive Forum Zwickau (AFZ). As usual, the forum will once again be held in cooperation with Saxony's automotive supplier network AMZ.

Under the motto "Structural change with innovation", the congress will address the topics "New technologies", "New markets" and "New growth" in three blocks. The country of focus is India. Christoph Neuberg, Deputy Chief Executive Officer and Managing Director of Location

Policy at the Chamber of Commerce and Industry Chemnitz, points to significant reasons for the decision: "The Asian subcontinent is emerging as the third largest automotive market in the world and the second largest in Asia. Numerous OEMs and tier-1 suppliers are already operating locally. The required level of localization for components and parts will continue to increase, as will the technological level of production. That is why we want to open doors for our suppliers to participate in these developments."

Exclusive virtual exhibition venue

For this purpose, the Chamber of Commerce and Industry Chemnitz, in cooperation with the Indian-based international business initiation and consulting company Crescendo Worldwide, is organizing a virtual B2B event as part of the Automotive Forum. Interested Indian and German companies can use an exclusive virtual exhibition venue with individually designed booths, meeting facilities, and opportunities for separate discussions for exchanging information and initiating contacts.

On the Indian side, Crescendo is recruiting interested parties for the B2B meeting, with a focus on the state of Maharashtra with its capital Mumbai. The region is the center of Indian automotive production and is home to major domestic manufacturers like Bajaj and Tata as well as international brands such as Mercedes-Benz, Scania, Volkswagen, Volvo and Toyota. This is also where the projected growth is mainly expected to be achieved. For the electric vehicle segment alone, annual production is predicted to increase by 44 percent by 2027, with a volume of 6.34 million units expected to be reached that year. Currently, India's total annual production of passenger cars, commercial vehicles

and motorcycles is 26 million vehicles.

If the global pandemic situation permits, a business delegation from India will also be physically present at the congress in Zwickau. "However, this will not affect the activities of the virtual platform. These will take place notwithstanding. Interested parties from Germany are cordially invited to attend. We will support them in their preparations," Christoph Neuberg stresses in promoting the event.

Although using the exclusive virtual exhibition venue will not be free of charge, it will be considerably less than the expense of having an on-site presence.

Contact and information for those interested in the virtual B2B meeting with Indian companies:
automotive@chemnitz.ihk.de

August Horch Honorary Award to be presented for a second time

The situation and development of the automotive market in India is also a topic on the congress agenda, including speakers from Škoda and Volkswagen India. Along with the trade congress on October 6 and the annual lounge of the AMZ network on October 5, the gala on the evening of October 5 at the Neue Welt ballroom in Zwickau will be another highlight of the Automotive Forum. For the second time, the August Horch Honorary Award will be presented at this event. It was awarded for the first time on the occasion of the 25th anniversary of the congress in 2021 and honors personalities, companies and institutions that have rendered outstanding services to the development of the automotive industry in Saxony. The first prize-winner was Siegfried Bülow. Born in Chemnitz, he established the Porsche plant in Leipzig and developed it into a leading vehicle manufacturing site.

Proposals for the next award winner can be submitted to the Chamber of Commerce and Industry from the second half of the year.

www.automotive-forum-zwickau.de

Der Zwickauer Kornmarkt hat sich als Veranstaltungsstätte für das Symposium Automotive & Mobility, kurz SAM, im Vorjahr bewährt. Deshalb findet die fünfte Auflage am 23. Juni 2022 erneut hauptsächlich hier statt, in direkter Nähe zum Innenstadt-Campus der Westsächsischen Hochschule Zwickau.

Zwickau's Kornmarkt proved itself worthy as the venue for last year's Automotive & Mobility Symposium, or SAM for short. Hence the fifth event, on June 23, 2022, will once again be held primarily here, in the immediate vicinity of the city-center campus of the Zwickau University of Applied Sciences.

Foto/Photo: Frank Reichel



Mobilitätsmacher laden erneut zum Vernetzen ein

5. Symposium Automotive & Mobility findet am 23. Juni 2022 in Zwickau statt

Mobility specialists extend invitation to network again

5th Automotive & Mobility Symposium (SAM) to be held in Zwickau on June 23, 2022

Bereits zum fünften Mal laden der Forschungs- und Transferzentrum e.V. (FTZ) an der Westsächsischen Hochschule Zwickau (WHZ) und die Wirtschaftsförderung der Stadt Zwickau zum Symposium Automotive & Mobility ein. Am Nachmittag des 23. Juni 2022 findet SAM statt – wieder mit einer umfangreichen, für alle Interessenten zugänglichen Präsentation auf dem Kornmarkt. Die Vorträge werden im nahen Hotel First Inn gehalten – mit Blick direkt auf die Erlebnisausstellung.

Erneut schaffen die Veranstalter mit SAM ein Podium, auf dem sich Fachkräfte von morgen mit Branchenprofis von heute vernetzen, über aktuelle Entwicklungen in der Mobilität informieren und begeistern. Die im Vorjahr praktizierte erstmalige Austragung auf dem Zwickauer Kornmarkt wird beibehalten. Direkt vor der Tür des WHZ-Innenstadt-Campus hat diese Lokalität beigetragen, dass sich noch mehr Studierende als sonst für die Angebote der ausstellenden Unternehmen interessierten. Der Vortragsteil findet im Hotel statt, das ebenfalls direkt an den Kornmarkt angrenzt. Im inhaltlichen Fokus steht das Thema „Mobilität von morgen“. Hier rücken zuneh-

mend Wasserstoff und Brennstoffzelle in den Vordergrund, aber ebenso werden auch batterieelektrische Antriebe eine Rolle spielen.

Mobilität deutlich breiter gefasst

Dass es bei Vorträgen und Ausstellung immer wieder spannende Anknüpfungspunkte gibt, um ins Gespräch und zu neuen Perspektiven zu kommen, hat einmal mehr die vierte Auflage von SAM bewiesen. Während man sich bei den ersten drei Veranstaltungen noch sehr auf das Auto fokussierte, stand im Vorjahr eine deutlich breiter gefasste Mobilität im Mittelpunkt.

Einen Perspektivwechsel zeigte Pendix-Geschäftsführer Thomas Herzog auf. Der WHZ-Absolvent hatte mit Gleichgesinnten 2011 ein Unternehmen gegründet, dass sich auf automobiler Entwicklungen konzentrierte. Weil Mobilität jedoch deutlich mehr umfasst und der Mensch beispielsweise „mit dem Fahrrad die Evolution schlägt“, so Herzog, verließ man 2015 den Automotive-Sektor. Stattdessen entwickelt und baut Pendix seitdem sehr erfolgreich elektrische Fahrradantriebe. Zu den Kunden gehören die Deutsche Post sowie die Post in Schweden

und Dänemark. Ebenso nutzen große Unternehmen die Pendix-Antriebe für innerbetriebliche Fahrradparks.

Alternativer Antrieb mit Wasserstoffperoxid

Erneut Aussteller waren 2021 die Zwickauer Fahrzeugentwickler der FES, die das Symposium seit der ersten Auflage unterstützen. Kompetenzen im Interieurbereich stellte der Spezialist für Fahrzeugpanzerungen und Kleinserien IndiKar Wilkau-Haßlau vor. Neu im Ausstellerkreis war FW Autarkstrom aus Zwickau, ein Anbieter für dezentrale Energiesysteme von der Photovoltaikanlage über den Solarstromspeicher bis zur E-Ladebox. Eine Antriebsalternative, die nicht auf Strom oder Wasserstoff basiert, demonstrierte NextH2O2 aus Zwickau. Das Unternehmen zeigte, wie mit einer Wasserstoffperoxid-Turbine Energie für den Antrieb verschiedener Anwendungen erzeugt werden kann. Die Chemnitzer Allianz für das automatisierte Fahren CADA, der Innovationscluster HZwo, das WHZ-Racing-Team sowie das Fortis-Saxonia-Team der TU Chemnitz vervollständigten die Ausstellungs-Runde um Bühne und Auditorium.

For the fifth time, the Research and Transfer Center (FTZ) at the University of Applied Sciences Zwickau (WHZ) and the City of Zwickau Economic Development Office are opening their doors for the Automotive & Mobility Symposium. SAM will be held on the afternoon of June 23, 2022 – once again with an extensive display at the Kornmarkt open to all interested parties. The presentations will be held in the nearby First Inn hotel – with a view directly onto the interactive exhibition.

Once again, the organizers are designing SAM as a platform where future professionals can network with today's industry experts, learning and drawing inspiration from the latest developments in mobility. The staging of the event will be as in the previous year, when it was held at Zwickau's Kornmarkt for the first time. The location, right on the doorstep of the WHZ's city-center campus, helped ensure that even more students than usual took interest in the exhibits of participating companies. The presentations will be held in the hotel, which is also directly adjacent to the Kornmarkt, and will focus on the topic of "Mobility of tomorrow".

Increasingly, hydrogen and fuel cells are coming to the fore in this field, but battery-electric drive systems will also play a role.

Mobility in a much broader sense

The fourth SAM event once again proved that, time and again, the presentations and exhibition provide fascinating starting points to engage in dialog and gain new perspectives. While the first three events were strongly focused on the automobile, last year's event centered on a much broader sense of mobility.

Pendix Managing Director Thomas Herzog offered a change of perspective. The WHZ graduate founded a company with like-minded people in 2011 that focused on automotive developments. However, because mobility encompasses much more and, according to Herzog, humans have "beaten evolution with the bicycle", the company quit the automotive sector in 2015. Since then, Pendix has been very successfully developing and building electric bicycle drives. Customers include Deutsche Post and the postal services in Sweden and Denmark.

Likewise, large companies use Pendix drives for their in-house bicycle fleets.

An alternative drive with hydrogen peroxide

Zwickau vehicle developers FES, supporters of the symposium since its first staging, were exhibitors once again in 2021. Expertise in the interior sector was showcased by IndiKar, a specialist in vehicle armor and small series production based in Wilkau-Haßlau.

A new exhibitor was FW Autarkstrom from Zwickau, a supplier of decentralized energy systems ranging from photovoltaic systems to solar power storage and e-charging stations. A drive alternative that is not based on electricity or hydrogen was showcased by NextH2O2 from Zwickau. The company demonstrated how a hydrogen peroxide turbine can be used to generate energy to power various applications. The Chemnitz Automated Driving Alliance CADA, the innovation cluster HZwo, the WHZ Racing Team and the Fortis Saxonia Team from Chemnitz University of Technology completed the exhibition circuit around the stage and auditorium.

www.zwickau.de/sam

Anzeige/Advertisement

AM PULS DER AUTOMOTIVEN ZEITENWENDE.

Zukunft Automobil

Digitaler Wissenstransfer

Mittelstand 4.0

CATI
Chemnitz Automotive Institute

TUCed
AN-INSTITUT FÜR TRANSFER UND WEITERBILDUNG

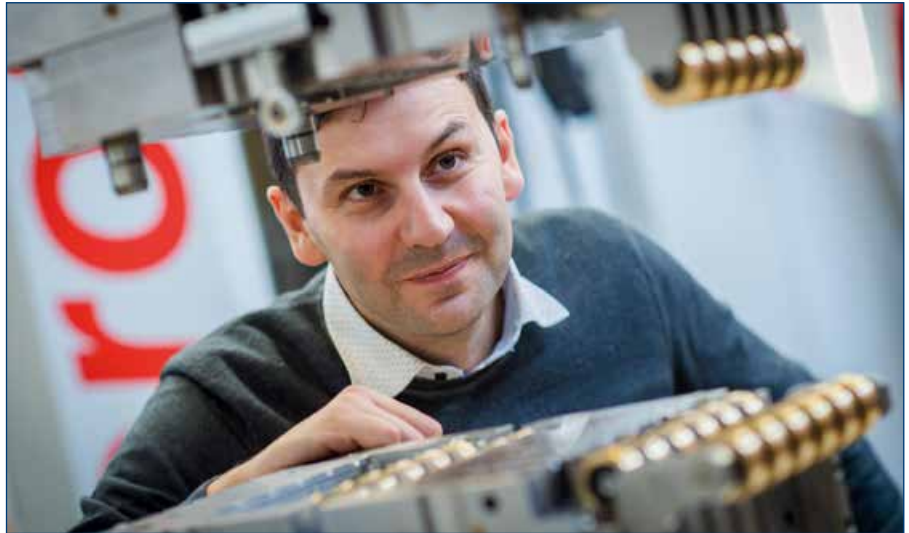
Chemnitz Automotive Institute
Ein Geschäftsbereich der TUCed GmbH
Business Village
Beckerstraße 13
09120 Chemnitz

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

Martin Dietze, Geschäftsführer der Gebrüder Ficker GmbH in Marienberg, arbeitet im Bündnis SmartERZ Composites mit. Gemeinsam mit Partnern entwickelt er ein intelligentes Tankträgersystem für Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb.

Martin Dietze, Managing Director of Gebrüder Ficker GmbH in Marienberg, is part of the SmartERZ Composites alliance. In collaboration with partners, he is developing an intelligent tank support system for hydrogen-powered vehicles.

Foto/Photo: Kristin Schmidt



Austausch, Vernetzung, Zusammenarbeit

innovERZ.hub – eine digitale Plattform aus dem Erzgebirge für Kooperationen im Mittelstand

Exchange, networking, cooperation

innovERZ.hub – a digital platform from the Erzgebirge for cooperation in the SME sector

Austausch, Vernetzung und Kooperation – der innovERZ.hub, eine Online-Plattform, möchte dynamisch Impulse geben, damit sich zwischen erzgebirgischer Wirtschaft und Wissenschaft erfolgreich Synergien entwickeln. Neben News zu innovativen Themen und dem Veranstaltungskalender bildet eine Innovationsbörse das Herzstück des Hubs. Mit deren Hilfe sollen sich Unternehmen und wissenschaftliche Einrichtungen künftig unkompliziert und ortsunabhängig vernetzen können. Die Wirtschaftsförderung Erzgebirge GmbH (WFE), das Regionalmanagement Erzgebirge und P3N haben dazu ihre Kompetenzen gebündelt, um den KMU im Erzgebirge eine Möglichkeit zu bieten, Partner zur Entwicklung von Innovation und dem Transfer in die Praxis zu finden.

Das Erzgebirge hat eine lange Tradition im Innovieren – Erfindergeist, Aufgeschlossenheit und Durchhaltvermögen gehören ebenso zur Region wie Handwerkskunst, Bergbau und Weihnachten. Hier kennt man Strukturwandel bereits seit mehr als 800 Jahren. Die Erfahrung zeigt, dass Unternehmen häufig auf der Suche nach Partnern mit Know-how und entsprechender Technologiekompe-

tenz sind, um Innovationen kosteneffizient und zeitsparend umzusetzen. Hier will die Plattform www.innovmerz.de helfen. Zudem soll sie unterstützen, einen niederschweligen Kontakt zu möglichen Partnern aus Forschung und Wissenschaft herzustellen. Der integrierte Marktplatz macht die Partner und ihre Angebote sichtbar.

Intelligente Werkstoffverbunde

Innovative Netzwerke wie SmartERZ Composites, der Innovationscluster HZwo oder das Mittelstand-Digital-Zentrum Chemnitz nutzen die Plattform bereits, um Kompetenzen zu teilen. SmartERZ Composites vereint aktuell über 200 Partner aus Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft. Ziel des Bündnisses ist die Initiierung eines innovationsgetriebenen Strukturwandels in der Wirtschaftsregion Erzgebirge. Der Fokus liegt auf der Funktionalisierung von innovativen Werkstoffverbunden (Composites). Das enorme Innovations- und Wachstumspotenzial derartiger Materialien nutzt die Region zur Transformation zum Hightech-Standort. SmartERZ versteht sich als branchen- und unternehmensübergreifendes Technologiecluster, das langfristig regionale Wertschöpfung generiert. Hauptinitiatoren

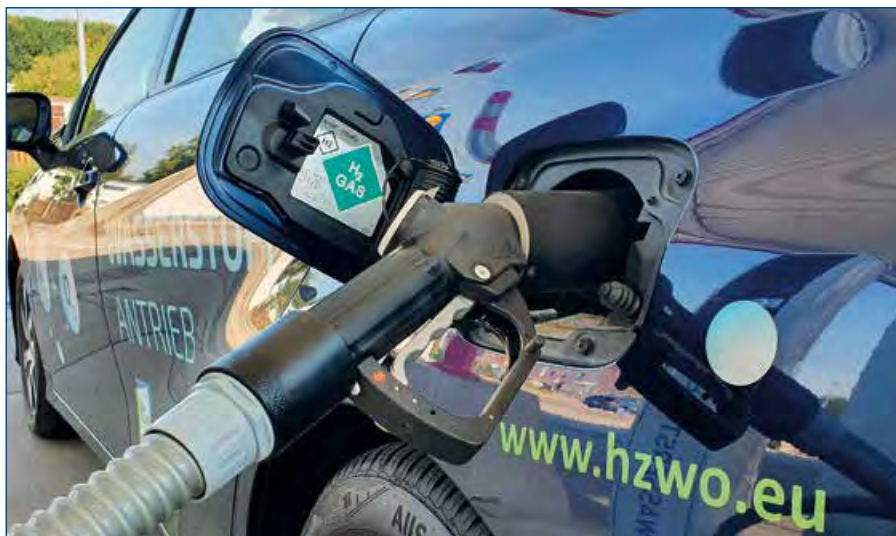
sind die WFE als Bündniskoordinator und die TU Chemnitz. Das Innovationsnetzwerk wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen des Programmes „WIR! – Wandel durch Innovation in der Region“ gefördert.

www.smarterz.de

Digitale Transformation

Das Mittelstand-Digital Zentrum Chemnitz unterstützt Unternehmen bei der Einführung und Umsetzung von Digitalisierungslösungen. Dabei hat die WFE als regionaler Projektpartner kleine und mittlere Unternehmen aus Industrie, Handwerk und Handel im Erzgebirgskreis als Zielgruppe fest im Fokus. Das Zentrum informiert und qualifiziert in kostenfreien Workshops und Seminaren verschiedener Kenntnisstufen. Es begleitet Unternehmen in Digitalisierungsprojekten bei der Umsetzung in die Praxis und stärkt den Erfahrungsaustausch zwischen Unternehmen. Die thematischen Schwerpunkte liegen sowohl auf technologischen Lösungen – darunter die Nutzung Künstlicher Intelligenz – als auch auf digitalen Geschäftsmodellen und Aspekten der IT-Sicherheit sowie des Rechts.

www.digitalzentrum-chemnitz.de



Der Innovationscluster HZwo nutzt die Plattform innovERZ.hub, um Kompetenzen zu teilen und weitere Partner für den Aufbau von Wertschöpfungsketten bei Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien zu finden.

The innovation cluster HZwo uses the innovERZ.hub platform to share expertise and find additional partners for building value-creation chains in hydrogen and fuel cell technologies.

Foto/Photo: HZwo e.V.

Wandel mit Wasserstoff

Wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen bewirken einen Technologiewandel u.a. bei Antriebskomponenten sowie deren Fertigungs- und Produktionsprozessen. Im Netzwerk HZwo werden Forschungs- und Entwicklungsprojekte zu serientauglichen Komponenten für mobile PEM-Brennstoffzellen bis hin zum elektrischen Antriebsstrang initiiert. Mit dem Aufbau einer ganzheitlichen Wertschöpfungskette wird der Grundstein für die langfristige Entwicklung eines Hochtechnologieclusters in Sachsen gelegt. Das Ziel des Netzwerks ist, den Unternehmen der Industrieregion Sachsen frühzeitig einen Zugang zu neuen Produkten sowie zukünftigen Absatzmärkten zu ermöglichen.

www.hzwo.eu

Exchange, networking and cooperation – the innovERZ.hub, an online platform, aims to provide dynamic impetus so that synergies can develop successfully between industry and the scientific community in the Erzgebirge region. In addition to news on innovation topics and a calendar of events, an innovation exchange forms the heart of the platform. It will enable companies and scientific institutions to network easily and independently of location in the future. For this purpose, the Erzgebirge Economic Development Corporation (Wirtschaftsförderung Erzgebirge WFE), Erzgebirge Regional Management and P3N Marketing GmbH have joined forces to offer small and medium-sized enterprises (SMEs) in the region an opportunity to find partners for the development and practical application of innovation.

The Erzgebirge has a long tradition of innovation – the spirit of ingenuity, open-mindedness and perseverance are as much a part of the region as craftsmanship, mining and Christmas celebrations. The region has known structural change for more than 800 years. Experience shows that companies are often looking for partners with know-how and relevant technological expertise to implement innovations cost-effectively and efficiently. The platform www.innov erz.de hopes to help in this respect. In addition, it aims to provide support in establishing low-threshold contact with potential partners from research and science. The integrated marketplace brings visibility to partners and their services.

Intelligent composite materials

Innovative networks such as SmartERZ Composites, the innovation cluster HZwo, and the Mittelstand-Digital-Zentrum Chemnitz are already using the platform to share expertise. SmartERZ Composites currently brings together over 200 partners from industry, the scientific community and society. The alliance aims to trigger an innovation-driven structural change in the Erzgebirge economic region. The focus is on finding functional applications for innovative composite materials. The region is using the enormous innovation and growth potential of such materials to transition to a high-tech business location. SmartERZ sees itself as a multi-sector cooperative technology cluster that generates long-term regional economic value. The main initiators are the WFE as alliance coordinator and Chemnitz University of Technology. The innovation network is supported by the Federal Ministry for Education and Research as part of the program

“WIR! – Wandel durch Innovation in der Region” (change through innovation in our region). www.smarterz.de

Digital Transformation

The Mittelstand-Digital Zentrum Chemnitz supports SMEs in the introduction and implementation of digitalization solutions. As a regional project partner, WFE has a clear focus on the target group of small and medium-sized enterprises from industry, trade and commerce in the Erzgebirge region. The center provides information and training in the form of free workshops and seminars for different levels of expertise. It assists companies with the practical implementation of digitalization projects, and strengthens knowledge exchange between companies. The thematic focus is on technological solutions – including the use of artificial intelligence – as well as on digital business models and aspects of IT security and law.

www.digitalzentrum-chemnitz.de

Making the transition with hydrogen

Hydrogen-powered fuel cells are bringing about a technological change not only in drive components but also in their manufacturing and production processes. In the HZwo network, research and development projects are initiated to develop production-ready components for anything from mobile PEM fuel cells to electric powertrains. The establishment of a holistic value-creation chain lays the foundation for the long-term development of a high-tech cluster in Saxony. The network aims to provide companies in the industrial region of Saxony with early access to new products as well as future sales markets.

www.hzwo.eu

Mit dem Hochlauf der E-Mobilität rückt der gesamte Batterielebenszyklus in den Fokus. Diesem Thema widmet sich der neue Akkumulatoren-Campus in der Region Zwickau und beschränkt sich dabei nicht auf Fahrzeugbatterien.

As e-mobility ramps up, the focus is shifting to the entire battery life cycle. The new AkkumulatorenCampus in the Zwickau region is dedicated to this topic and is not limited to vehicle batteries.

Foto/Photo: Volkswagen



Akkumulatoren-Campus im Aufbau

Partner wollen Batterie-Kompetenzzentrum in der Region Zwickau etablieren

Battery competence center under development

Partners want to establish network in the Zwickau region

In der Region Zwickau sind Unternehmen konzentriert, die über exzellentes Know-how von der Herstellung bis zum Recycling von Energiespeichersystemen verfügen. Dieses Standortpotenzial deutlich zu präsentieren und zukunftsfähige Batterietechnologien gemeinsam weiterzuentwickeln, ist Ziel eines im Aufbau befindlichen Akkumulatoren-Campus.

Initiatoren dieses Kompetenzzentrums sind die Akteure der AG Zwickau, in der sich Landkreis Zwickau, Stadt Zwickau, Industrie- und Handelskammer sowie Volkswagen Sachsen zusammengeschlossen haben, um die Region weiter voranzubringen. Zu wichtigen Partner gehören die Westsächsische Hochschule Zwickau (WHZ) und das sächsische Automobilzuliefernetzwerk AMZ.

Horizont über E-Mobilität hinaus

Unter dem Titel „Akkumulatoren-Campus“ planen die Beteiligten ein Netzwerk für regionale Hersteller und Anwender neuer Batterietechnologien sowie dazugehörige For-

schungs- und Entwicklungs-Institutionen. Ganz bewusst soll es dabei nicht nur um Fahrzeugbatterien und E-Mobilität gehen, sondern um die ganze Palette der Energiespeichersysteme. Die Partner wollen Unternehmen entlang der Batterie-Wertschöpfungskette vernetzen, passende Ausbildungs- und Studienrichtungen fördern sowie Synergieeffekte schaffen.

Campus ist Gewinn für die Region

Bei einem Auftakttreffen Ende September 2021 konnten dafür wichtige Grundsteine gelegt und ein gemeinsamer Zielhorizont abgesteckt werden. Teilnehmende aus 18 verschiedenen Unternehmen und Institutionen nutzten die Gelegenheit, weitere regionale Akteure entlang des Batterielebenszyklus kennenzulernen, sich auszutauschen und ihre Erfahrungen und Bedarfe weiterzugeben.

Dr. Mirko Bodach, Professor für Elektrische Energietechnik und Regenerative Energien an der Westsächsischen Hochschule Zwickau, hielt einen Impulsvortrag zum Thema „Moderne elektrische Energiespeichersysteme

im Kontext von Forschung und Lehre“. Dabei stellte er unter anderem neue Studienmöglichkeiten mit starkem Praxisbezug vor, die bei den Unternehmen auf großes Interesse stießen. Außerdem wurden verschiedene Vorschläge zur weiteren Zusammenarbeit unterbreitet und allgemein festgestellt, dass der Aufbau des Akkumulatoren-Campus ein Gewinn für die Region ist. Ein Ziel in diesem Kontext ist, für mehr öffentliche Wahrnehmung zu sorgen und die Kernkompetenzen zu Energiespeichersystemen und die Unternehmen dahinter sichtbar zu machen. Das passiert unter anderem über die Website www.region-zwickau.de.

Netzwerktreffen am 21. April 2022

Das nächste Netzwerktreffen bereiten die Partner für den 21. April 2022 ab 14 Uhr in Zwickau vor. Interessierte Unternehmen und Einrichtungen sind dazu in das Konzert- und Ballhaus „Neue Welt“ eingeladen. Ansprechpartner rund um den Akkumulatoren-Campus ist das Büro für Wirtschaftsförderung der Stadtverwaltung Zwickau unter Leitung von Sandra Hempel.

The Zwickau region is home to a number of companies with excellent know-how in everything from the manufacture to the recycling of energy storage systems. The goal of the Akkumulatoren-Campus, currently under construction, is to showcase the potential of this location and to jointly develop future-oriented battery technologies.

The initiators of this competence center are the stakeholders of AG Zwickau, a company set up jointly by the Zwickau district, the city of Zwickau, the Chamber of Industry and Commerce, and Volkswagen Saxony to further advance the region. Important partners include the University of Applied Sciences Zwickau (WHZ) and Saxony's automotive supplier network AMZ.

Horizon beyond e-mobility

Under the banner "AkkumulatorenCampus", the parties involved are planning a network for regional manufacturers and users of new battery technologies as well as associated research and development institutions.

Quite intentionally, the focus will not only be on vehicle batteries and e-mobility, but on the entire range of energy storage systems. The partners want to connect companies from all stages of the battery value-creation chain, promote suitable training and study programs, and create synergies.

The campus – an asset for the region

At a launch meeting in late September 2021, important groundwork was laid and a common framework was defined. Participants from 18 different companies and institutions took the opportunity to meet other regional stakeholders from all stages of the battery life cycle, exchange ideas and share their experiences and requirements.

Dr. Mirko Bodach, Professor of Electrical Power Engineering and Renewable Energies at the University of Applied Sciences Zwickau, gave a keynote speech on "Modern electrical energy storage systems in the context of research and training". He presented, in particular, new study opportunities with a strong practical orientation, which met with great interest among the entrepreneurs. In

addition, various proposals for further cooperation were made, and it was generally established that the creation of the AkkumulatorenCampus is an asset for the region. One goal in this context is to ensure greater public awareness and visibility of the core expertise in energy storage systems and the companies behind them. This can be done, for instance, via the website www.region-zwickau.de.

Network meeting on April 21, 2022

The partners will hold the next network meeting in Zwickau on April 21, 2022, starting at 2 pm. Interested companies and institutions are invited to the "Neue Welt" concert hall and ballroom.

The contact person for all matters concerning the AkkumulatorenCampus is the Economic Development Office of the City of Zwickau, headed by Sandra Hempel.

Kontakt/Contact:
wirtschaftsfoerderung@zwickau.de

Anzeige/Advertisement

POWER ELECTRONICS
ELECTRIC DRIVES
BATTERY SYSTEMS
THERMAL MANAGEMENT



Wir bieten zukunftsorientierte Systemlösungen

mit ausgereiften Fertigungstechnologien, einem vielfältigen Produktspektrum und innovativer Grundlagenforschung. An unseren Standorten in Marienberg, Chemnitz, Treuen, Seiffenhennersdorf und Schmöln fertigen wir für die künftige E Mobilität Einzelteile und Baugruppen für Hybrid- oder rein elektrische Antriebe, Metall-Kunststoff-Verbundteile sowie auch lasergeschweißte Produkte aus hochreinem Kupfer.

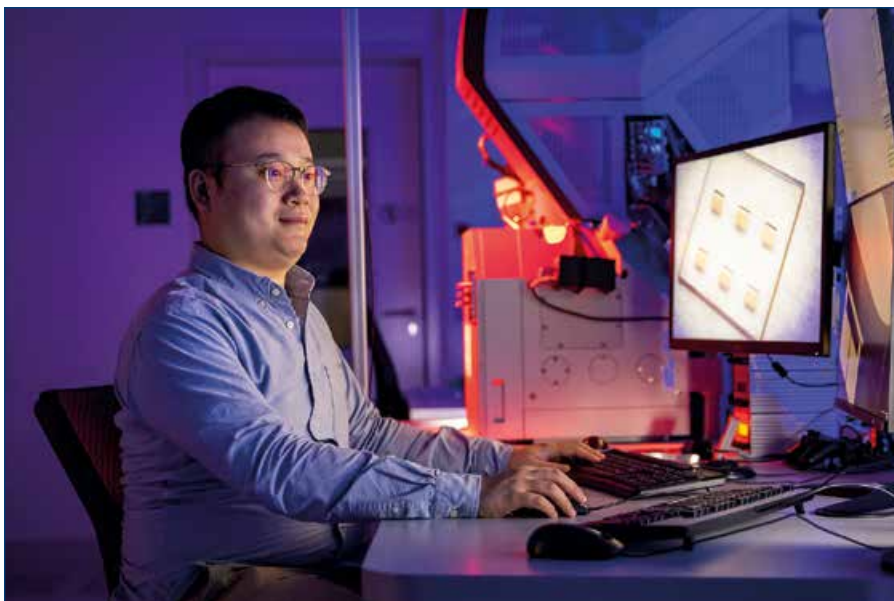
SCHERDEL

SCHERDEL Marienberg GmbH · Am Federnwerk 1 · 09496 Marienberg

Dr. Minshen Zhu warb für sein exzellentes Forschungsvorhaben im Bereich „Smart Dust“ den ersten ERC Grant für die TU Chemnitz ein.

Dr. Minshen Zhu won the first ERC Grant for Chemnitz University of Technology for his excellent research proposal in the field of smart dust.

Foto/Photo: Jacob Müller



Winzige Akkus für intelligente Mikrosysteme

Renommierter EU-Förderung für Chemnitzer Nano- und Batterie-Forscher

Tiny batteries for intelligent microsystems

Prestigious EU grant for Chemnitz nanotechnology and battery researcher

Für seine bahnbrechenden Ideen zur Energieversorgung autonom arbeitender Mikrosysteme warb Dr. Minshen Zhu den ersten „ERC Starting Grant“ für die TU Chemnitz ein – und das gleich mit der Maximalsumme von 1,5 Millionen Euro. Der Wissenschaftler positionierte sich mit seiner Idee unter mehr als 4.000 Anträgen im Spitzenfeld der Bewilligten dieser renommierten EU-Forschungsförderung.

Der Batterieforscher nimmt die Arbeit an seinem ERC-geförderten Projekt am Zentrum für Materialien, Architekturen und Integration von Nanomembranen MAIN der TU Chemnitz in enger Zusammenarbeit mit Prof. Dr. Oliver G. Schmidt auf. Prof. Schmidt ist Inhaber der Professur für Materialsysteme der Nanoelektronik sowie designierter wissenschaftlicher Direktor des Zentrums MAIN. Er leitet zudem im Leibniz-Institut für Festkörper- und Werkstoffforschung Dresden das Institut für Integrative Nanowissenschaften und ist Träger des Leibniz-Preises, des wichtigsten Forschungsförderpreises in Deutschland. Dr. Zhu ist auf dem Gebiet der Batterieforschung bereits mehrere Jahre erfolgreich in

der Arbeitsgruppe von Prof. Schmidt am Leibniz-Institut tätig. „Mit Minshen Zhu gewinnen wir einen absoluten Spitzenmann in der Nanotechnologie und Batterieforschung“, freut sich Oliver Schmidt und ist sicher, dass mit der Einwerbung des ersten europäischen ERC Grants für die TU Chemnitz die wissenschaftliche Exzellenz am Forschungszentrum MAIN auf internationaler Ebene konsequent ausgebaut werden kann. „Durch den ERC Grant stehen nun ausreichend Mittel bereit, um die Herausforderungen bei der Integration von Hochleistungsbatterie-Materialien in Mikrofabrikationsverfahren und parallel die Integration winziger On-Chip-Batterien für Smart-Dust-Technologien zu bewältigen. Das Forschungszentrum MAIN der TU Chemnitz verfügt über eine ganze Reihe hochmoderner Forschungsgeräte und begabte Menschen im Bereich der Mikrosystemtechnik, die mich dabei unterstützen werden, die Hürden bei der Entwicklung von Hochenergie-Batterien zu überwinden, die in Serie produziert und in winzige Systeme integriert werden können“, sagt Zhu. In seinem Projekt will Zhu winzige Batterien für sogenannte „Smart Dust“-Anwendungen

entwickeln, die zum Beispiel die Energie für intelligente Mikrosysteme und Mikroroboter liefern. Eine solche Batterie, die um ein Vielfaches kleiner als ein Millimeter im Durchmesser ist, existiert derzeit nicht. Zhu plant, Techniken aus der herkömmlichen Batterieherstellung auf die Mikro- und Nanometerskala zu übertragen und extrem dünne Schichtsysteme zu winzigen zylindrischen Batterien auf einer Mikrochip-Oberfläche aufzuwickeln. Damit fügt sich dieses Projekt perfekt in die Thematik des europaweit einzigartigen Forschungszentrums MAIN an der TU Chemnitz ein, das international führend im Bereich der Erforschung und Entwicklung flexibler Nanomembranen agiert.

„Smart Dust“ gehört zu den vielversprechendsten Zukunftstechnologien der Mikro- und Nanoelektronik. Denn mit „Smart Dust“, frei übersetzt als intelligenter Staub bzw. Wolke winziger Computer, soll eine Vielzahl von bisher nicht realisierbaren Aufgaben übernommen werden, insbesondere bei der Nutzung und Überwachung von industriellen Anlagen, Maschinen und landwirtschaftlichen Flächen, im Katastrophenschutz, aber auch in der Medizin.

For his groundbreaking ideas on supplying energy to autonomously operating microsystems, Dr. Minshen Zhu obtained the first "ERC Starting Grant" for Chemnitz University of Technology and was awarded the maximum sum of 1.5 million euros. The scientist and his idea ranked among the top proposals of more than 4,000 applications for this prestigious EU research grant.

The battery researcher starts work on his ERC-funded project at the Center for Materials, Architectures and Integration of Nanomembranes MAIN at Chemnitz University of Technology in close collaboration with Professor Oliver G. Schmidt. Professor Schmidt holds the professorship for material systems in nanoelectronics, and is the designated scientific director of the MAIN center. He also heads the Institute for Integrative Nanosciences at the Leibniz Institute for Solid State and Materials Research Dresden and is the recipient of the Leibniz Prize, the most important research funding award in Germany. Dr. Zhu has several years of successful experience

in the field of battery research in Professor Schmidt's research group at the Leibniz Institute. "With Minshen Zhu, we are gaining an absolute top expert in nanotechnology and battery research," Oliver Schmidt is pleased to say, and is certain that, with the acquisition of the first European ERC grant for Chemnitz University of Technology, the scientific excellence at the MAIN research center can be consistently expanded on an international level. "The ERC grant now provides sufficient funding to address the challenges of integrating high-performance battery materials into microfabrication processes and, in parallel, integrating tiny on-chip batteries for smart-dust technologies. The MAIN research center at Chemnitz University of Technology has a whole range of state-of-the-art research equipment and talented people in the field of microsystems engineering who will help me overcome the barriers to developing high-energy batteries that can be mass-produced and integrated into micro systems," says Zhu. In his project, Zhu wants to develop tiny batteries for so-called "smart-dust" applications that, for instance, provide the energy

for intelligent microsystems and microrobots. Such a battery, which has a diameter of considerably less than one millimeter, does not currently exist. Zhu plans to transfer techniques from conventional battery manufacturing to the micro- and nanometer scale, winding extremely thin layer systems into tiny cylindrical batteries on a microchip surface. This project thus fits perfectly into the scope of the MAIN research center at Chemnitz University of Technology. This research center, unparalleled in Europe, is an international leader in the field of research and development of flexible nanomembranes.

Smart dust is one of the most promising future technologies in micro- and nanoelectronics. This is because smart dust, loosely speaking clouds of tiny computers, is intended to take on a wide range of previously impossible tasks, particularly in the use and monitoring of industrial plants, machinery and agricultural land, in disaster management, not to mention in medicine.

Anzeige/Advertisement

Worldwide Automotive Competence

SCHNELLECKE
LOGISTICS



Transport Logistics



Supply Logistics



Packaging Logistics



www.schnellecke.com



Sequences



Module Assemblies



Welding Assemblies

Forschende der TU Chemnitz haben mit Partnern einen ultraleichten und reparaturfreundlichen Behälter für kleine bis mittlere E-Müllsammel entwickelt. Dieses Demonstrator-Fahrzeug wird in Leipzig u. a. bei der Leerung von Mülleimern in Parks erprobt.

Researchers at Chemnitz University of Technology have worked with partners to develop an ultralight and easy-to-repair container for small to medium-sized electric garbage collectors. This demonstrator vehicle is being tested in Leipzig for emptying trash cans in parks, for instance.

Foto/Photo: Marcus Hartenstein



Müllentsorgung leichter gemacht

Erfolgreiche „Abspeckkur“ für kommunale Müllfahrzeuge

Garbage disposal made easier

Successful “downsizing” for municipal garbage collection vehicles

Forschende der Professur Strukturleichtbau und Kunststoffverarbeitung (SLK) der TU Chemnitz haben einen ressourceneffizienten und extrem leichten Sammelbehälter für elektrische Müllautos entwickelt.

Der neue, ultraleichte und reparaturfreundliche Sammelbehälter eignet sich für kleine bis mittlere Müllsammelfahrzeuge. Im Vergleich zu den schweren Stahlschweißkonstruktionen, die in bisherigen Müllbehältern zum Einsatz kommen, wurde der Behälter in Multimaterialbauweise konzipiert und gebaut. „Die Beplankung besteht aus leistungsfähigen Organoblechen – also aus faserverstärkten Kunststoffplatten, der Skelettrahmen des Behälters vornehmlich aus Aluminium. Alle Bauteile werden am Ende in einer Mischbauweise durch Verklebungen sowie Schraub- und Nietverbindungen gefügt. Die Organobleche müssen hierfür nur zugeschnitten, nicht aber umgeformt werden“, erläutert Marcus Hartenstein, Mitarbeiter an der Professur SLK.

Der neue Sammelbehälter wiegt 280 Kilogramm und ist damit ein Drittel leichter als

ein vergleichbares Modell. „Das Mehrgewicht durch die Batterie eines batterieelektrisch angetriebenen Müllfahrzeuges kann so komplett kompensiert und die Nutzlast damit erhalten werden“, so Hartenstein. Für künftige Entwicklungen, welche auf ein spezifisches Trägerfahrzeug zugeschnitten sind, erwartet er ein noch viel höheres Gewichteinsparpotenzial.

Praxistest in Leipzig

Das im Verbundprojekt UTILITAS („Ultraleichte Aufbaustrukturen für Nutzfahrzeuge im kommunalen Servicebetrieb“) entwickelte Demonstrator-Fahrzeug befindet sich momentan im praktischen Einsatz bei der Stadtreinigung Leipzig und wird dort u. a. zur Leerung von Mülleimern eingesetzt. Bei der Entwicklung wurde auch auf praktische Erfahrungen der Stadtreinigung Dresden zurückgegriffen.

Starke Partner im Verbund

Neben der Professur SLK der TU Chemnitz waren an dem Vorhaben das Fraunhofer-Institut für Werkstoff- und Strahltechnik IWS

Dresden, die EBF Innovation GmbH, die PROFIL Verbindungstechnik GmbH & Co. KG, die car systems Scheil GmbH & Co. KG sowie die Marko Pfaff & Co. Spezialfahrzeugbau GmbH beteiligt. Die Professur SLK war für das Behälterkonzept und die grobe Auslegung sowie die Dimensionierung und alle dafür notwendigen Berechnungen zuständig. Da die Behälterkonstruktion hohen Belastungen standhalten muss, übernahm die Professur außerdem den experimentellen Nachweis der Leistungsfähigkeit. Zur Absicherung wurden die Beanspruchungen auf dem Strukturprüfstand im MERGE Research Centre „Lightweight Technologies“ der TU Chemnitz wiederholt simuliert.

Das Fraunhofer IWS Dresden entwickelte für das Projekt eigens eine neue Fügetechnologie, die mit Hilfe der EBF Innovation GmbH und der PROFIL Verbindungstechnik GmbH & Co. KG umgesetzt wurde. Die car systems Scheil GmbH & Co. KG setzte die zur Kippung und Steuerung des Behältersystems notwendige Elektronik um, während die Marko Pfaff & Co. Spezialfahrzeugbau GmbH sich der Betrachtung aus Fertigungsperspektive widmete und den Behälter realisierte.

Researchers at the Professorship of Lightweight Structures and Polymer Technology (SLK) at Chemnitz University of Technology have developed a resource-efficient and extremely lightweight collection container for electric garbage trucks.

The new, ultra-lightweight and easy-to-repair collection container is suitable for small to medium-sized garbage collection vehicles. Compared to the heavy welded-steel structures used in existing garbage containers, this container was designed and built using multi-material construction. "The paneling consists of high-performance organic sheets – that is, fiber-reinforced plastic sheets, while the skeleton of the container is primarily made of aluminum. All components are joined at the end in a mixed construction by means of adhesive bonding as well as screw and rivet connections. The organic sheets do not need to be formed, only cut to size," explains Marcus Hartenstein, a member of the SLK team. The new collection container weighs 280 kilograms, one-third less than a comparable model. "The added weight of the battery of an electric garbage vehicle can thus be

completely compensated for and the payload maintained," says Hartenstein. For future developments tailored to a specific carrier vehicle, he expects a considerably higher weight-saving potential.

Field test in Leipzig

The demonstrator vehicle developed in the UTILITAS joint project ("Ultralight body structures for commercial vehicles in municipal service operations") is currently in practical use at the Leipzig municipal sanitation department, where it is being used to empty trash cans, for instance. The development also drew on practical experience gained by the Dresden municipal sanitation department.

Strong partners in the network

In addition to the SLK professorship at Chemnitz University of Technology, the Fraunhofer Institute for Material and Beam Technology IWS Dresden, EBF Innovation GmbH, PROFIL Verbindungstechnik GmbH & Co. KG, car systems Scheil GmbH & Co. KG, and Marko Pfaff & Co. Spezialfahrzeugbau

GmbH were involved in the project. The SLK professorship was responsible for the container concept and the rough design as well as the sizing and all the necessary calculations. Since the container design has to withstand high loads, the professorship also undertook the experimental verification of its performance. To validate this, the loads were repeatedly simulated on the structural test rig at the MERGE Research Centre "Lightweight Technologies" at Chemnitz University of Technology.

The Fraunhofer IWS Dresden developed a new joining technology specifically for the project, which was implemented with the aid of EBF Innovation GmbH and PROFIL Verbindungstechnik GmbH & Co. KG. The electronics required for tilting and controlling the container system were implemented by car systems Scheil GmbH & Co. KG, while Marko Pfaff & Co. Spezialfahrzeugbau GmbH focused on the manufacturing perspective and built the container.

Anzeige/Advertisement



H&T ProduktionsTechnologie

PRESSENBAU

- ServoSpindelPresse
- Mechanische Presse
- Metallbalgmaschine

WERKZEUGE

- Transferwerkzeuge
- Folgeverbundwerkzeuge
- Schwenkschneidwerkzeuge

SERVICE UND OPTIMIERUNG

- After Sales Service
- Prozessoptimierung
- Anlagenmodernisierung

PRESSENAUTOMATION

- Transfersysteme
- Platinenlader & -transport
- Front-of-Line & End-of-Line Lösung

**IHR
KOMPLETT-
SYSTEM
AUS EINER
HAND**



H&T ProduktionsTechnologie GmbH
Gewerbering 26b · 08451 Crimmitschau · Germany
www.ht-pt.com

Wir bewegen auf neue Art

Rekordwert an offenen Stellen

Fachkräftemonitoring zeigt: Demografischer Wandel schlägt voll zu

Record number of job vacancies

Skilled Worker Analysis shows demographic change is hitting hard

Seit 20 Jahren hat es noch nie so viele unbesetzte Stellen in der sächsischen Wirtschaft gegeben wie jetzt. Das ist ein Ergebnis des sächsischen Fachkräftemonitorings 2022. Mit der repräsentativen Umfrage erfassen die Industrie- und Handels- sowie Handwerkskammern im Freistaat seit 2001 regelmäßig die aktuelle Fachkräftesituation. 1.161 Unternehmen mit insgesamt rund 60.000 Beschäftigten haben sich am 2022er Monitoring beteiligt.

Der demografische Wandel schlägt voll zu und die Pandemie wirkt als Brandbeschleuniger. Im Vergleich zum letzten Fachkräftemonitoring hat sich der Personalengpass nochmals verschärft. Mit diesen Worten beschreiben Matthias Forßbohm, Präsident der Handwerkskammer zu Leipzig, und Kristian Kirpal, Präsident der IHK zu Leipzig, die Situation.

Insgesamt 60 Prozent der befragten Unternehmen weisen vakante Stellen aus, 2018 waren es 55 Prozent. Besonders hoch ist der Bedarf an Facharbeitern und Gesellen branchenübergreifend. Mehr als jede zweite offene Stelle bleibt länger als sechs Monate unbesetzt. Die Suche nach geeigneten Technikern und Meistern gestaltet sich dabei am schwierigsten. Vor allem Unternehmen mit weniger als zehn Mitarbeitern haben Probleme bei der Stellenbesetzung. Hier bleiben 70 Prozent der offenen Stellen länger als ein halbes Jahr unbesetzt.

Bis 2035 fehlen rund 300.000 Erwerbsfähige

Die Folgen langfristig unbesetzter Stellen sind weitreichend. An erster Stelle steht dabei die Mehrarbeit der Mitarbeiter, die den Personalmangel kompensieren müssen. Gegenüber 2018 ist zwar ein Rückgang der Überstundenleistung zu verzeichnen; dies ist unter anderem aber dem Umstand geschuldet, dass erheblich mehr Unternehmen als 2018 inzwischen auch mit der Einschränkung des eigenen Leistungsangebots reagieren und Umsatzrückgänge verkraften müssen.

Angesichts dieser Situation, die sich weiter verschärfen wird, denn bis 2035 werden dem sächsischen Arbeitsmarkt ca. 300.000 Erwerbsfähige weniger zur Verfügung stehen als heute, hat eine deutliche Mehrheit der Betriebe die Notwendigkeit aktiver Personalarbeit erkannt. 99 Prozent der befragten Unternehmen bieten ihren Mitarbeitern direkte Zusatzleistungen wie regelmäßige Lohnerhöhungen, Prämierungen oder gemeinsame Freizeitaktivitäten an. Bei der Rekrutierung neuer Mitarbeiter haben sich der eigene Webauftritt, die Nutzung von Online-Stellenportalen und sozialer Netzwerke unabhängig von Alter und Qualifikation der Arbeitssuchenden als wichtigste Instrumente bewährt. Auch persönliche Empfehlungen und die Abwerbung greifen in allen Bewerbergruppen. Azubis werden außerdem besonders häufig durch Praktika gewonnen.

Qualifizierte Zuwanderung aus dem Ausland unterstützen

Allein aus dem einheimischen Berufsnachwuchs wird Sachsen das Fachkräfteproblem nicht lösen. Bereits heute beschäftigt mehr als jedes dritte Unternehmen ausländisches Personal. Weitere 30 Prozent planen dessen Einstellung und suchen vor allem qualifizierte Fachkräfte. Das Anfang März 2020 in Kraft getretene Fachkräfteeinwanderungsgesetz ist dabei nur einer Minderheit bekannt. Lediglich zwei Prozent der Firmen gaben an, von dessen Möglichkeiten bisher Gebrauch gemacht zu haben. Sprachbarrieren bleiben nach wie vor das größte Hindernis, gefolgt vom bürokratischen Aufwand und den Unsicherheiten über das Qualifikationsniveau der zu Rekrutierenden. Auch die finanziellen Aufwendungen bilden für viele Betriebe eine hohe Hürde. Wie das Monitoring belegt, wird auch eine fortschreitende Digitalisierung den Fachkräfteengpass nicht beseitigen. Eine Mehrheit der Unternehmen rechnet hier eher mit steigenden Beschäftigungszahlen. Wesentliche Schlussfolgerungen aus dem Stimmungsbild für die Kammern sind, die

Beratung & Konzeption
Design & Programmierung
Hosting & Betreuung

Wir machen Internet!
Webseiten • Onlineshops • Datenbanken



www.digital-connect.de

international hoch geschätzte deutsche duale Berufsausbildung hierzulande stärker ins öffentliche Interesse zu rücken und an den allgemeinbildenden Schulen das Thema Wirtschaft zu priorisieren sowie die Möglichkeiten der Zuwanderungen qualifizierter Fachkräfte aus dem Ausland besser bekannt zu machen und zu erleichtern. Ebenso gilt es, die Anreize für lebenslanges Lernen zu erhöhen und vor allem Betriebe ohne eigene Personalabteilung hier intensiver zu unterstützen.

In the last 20 years, there have never been as many vacant positions in the Saxon economy as there are now. This is one insight from the Saxon Skilled Worker Analysis 2022. The chambers of industry and commerce and the chambers of trades and crafts in the Free State have been regularly recording the current skilled worker situation in the state by means of this representative survey since 2001. 1,161 companies, with a total of around 60,000 employees, participated in the 2022 analysis.

Demographic change is hitting hard, and the pandemic is acting as an accelerator. Compared to the last skilled worker analysis, the personnel bottleneck has worsened once again. These are the words used by Matthias Forßbohm, President of the Leipzig Chamber of Trades and Crafts, and Kristian Kirpal, President of the Leipzig Chamber of Industry and Commerce, to describe the situation.

A total of 60 percent of the companies surveyed reported vacant positions, up from 55 percent in 2018. The need for skilled workers

and apprentices is particularly high across all sectors. More than one in two vacancies remains open for longer than six months. The search for suitable technicians and master technicians is the most challenging part of the process. Companies with fewer than ten employees, in particular, have problems filling positions, with 70 percent of vacancies remaining unfilled for more than half a year.

By 2035, there will be a shortage of around 300,000 employable persons

The consequences of long-term unfilled positions are far-reaching. First and foremost, it results in extra work for employees who have to compensate for the staff shortage. Admittedly, overtime is lower than it was in 2018; however, this is partly due to the fact that considerably more companies than in 2018 are now responding by limiting their own range of services and coping with declines in sales.

Considering that the situation will continue to worsen and that by 2035 the labor market in Saxony will have about 300,000 fewer workers than it does today, a large majority of companies have recognized the need for active human-resources management. Of the companies surveyed, 99 percent offer their employees direct additional benefits, such as regular pay increases, bonuses or shared leisure activities. The company's own website, the use of online job portals, and social networks have proven to be the most important tools for recruiting new employees, regardless of the age and qualifications of the job seekers. Personal recommendations and headhunting are also effective in all applicant groups. Apprentices are also

recruited particularly frequently through internships.

Support qualified immigration from abroad

Saxony cannot overcome the shortage of skilled workers by relying solely on local young professionals. More than one in three companies today employs foreign personnel. Another 30 percent are looking for and planning to hire such employees, primarily qualified specialists. Only a minority is aware of the Skilled Immigration Act, which came into force at the beginning of March 2020: just two percent of the companies stated that they had already made use of the opportunities it offers. Language barriers remain the biggest obstacle, followed by bureaucracy and uncertainties about the skill level of those to be recruited. The financial costs are also a high hurdle for many companies.

As the analysis shows, even progressive digitalization will not eliminate the shortage of skilled workers. A majority of companies tend to expect employment figures to rise. The main conclusions drawn by the Chambers from the survey are: that the German dual vocational training system, which is highly valued internationally, should be given greater public attention in Germany; that the subject of business should be prioritized in general education; and that the opportunities for skilled workers to immigrate from abroad should be facilitated and widely publicized.

Incentives for lifelong learning must likewise be increased and, above all, companies without their own HR departments must be given more intensive support in this respect.

Anzeige/advertisement

www.zwickau.de/sam

23. Juni 2022 · ab 13:00 Uhr

Kornmarkt Zwickau

Netzwerken – Erlebnisausstellung – Kurzvorträge



SAM
SYMPOSIUM
AUTOMOTIVE & MOBILITY



Flexibles Head-Up Display für den Helm

Digades bündelt Produkte für Motorradbegeisterte unter neuer Marke

Flexible head-up display for the helmet

New branding for Digades products for motorcycle enthusiasts

Zum Start der Motorradsaison bringt Digades ein neues Head-Up Display auf den Markt. Das Produkt „Dvision“ zeigt wichtige Fahrinformationen direkt im Sichtfeld des Fahrers, ohne dass dafür der Blick von der Straße abgewendet werden muss.

Über eine App verbindet sich „Dvision“ mit dem Smartphone des Fahrers, ruft Geschwindigkeits-, Navigations- und Kommunikationsdaten ab, die dann auf das knapp ein Quadratzentimeter große glasklare Display vor das rechte Auge projiziert werden. Das von Anzeigesystemen für Jet- und Hubschrauberpiloten inspirierte System kann für alle gängigen Motorradhelmtypen genutzt werden. Zur Installation



Ein neues Head-Up-Display für Motorradfahrer hat Digades auf den Markt gebracht.

A new head-up display for motorcyclists has been launched by Digades.

Foto/Photo: Digades

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

Druck/Printing

Limbacher Druck GmbH

Redaktionsschluss/Press date

8. März 2022

wird es per Magnethaftung an die mitgelieferten Aufnahmeschienen direkt hinter dem Visier befestigt. Zeitgleich mit der Einführung von „Dvision“ etabliert Digades die neue Marke Tilsberk. Darunter bündelt das Zittauer Unternehmen Produkte für Motorradbegeisterte.

Digades entwickelt und fertigt als Full-Service-Dienstleister sowie HF-Spezialist hochwertige elektronische Systemlösungen in den Bereichen Hochleistungs-Funkfernbediensysteme, Bedienelemente mit Sonderfunktionen sowie Komfort- und Sicherheitselektronik.

magnetic adhesion to the accompanying mounting adapter directly behind the visor. Simultaneously with the launch of „Dvision“, Digades is establishing the new brand Tilsberk; this is where the Zittau-based company will market its products for motorcycle enthusiasts.

As a full-service provider and RF specialist, Digades develops and manufactures high-quality electronic system solutions in the areas of high-performance radio remote control systems, control elements with special functions, and comfort and safety electronics.

To kick off the motorcycle season, Digades is launching a new head-up display. The „Dvision“ product displays key driving information directly in the driver's field of vision, without the need to take one's eyes off the road.

Dvision“ connects to the driver's smartphone via an app and retrieves speed, navigation, and communication data, which is then projected onto the barely one-square-centimeter crystal-clear display in front of the right eye. Inspired by display systems for jet and helicopter pilots, the system can be used for all standard motorcycle helmet models. It is installed by

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!





FUEL
CELL
CONFERENCE
CHEMNITZ



**SAUBERE ANTRIEBE.
EFFIZIENT PRODUZIERT.**

31.05. - 01.06.2022 | CHEMNITZ

FC³ FUEL CELL CONFERENCE CHEMNITZ 2022

Unter dem Motto »Saubere Antriebe. Effizient produziert.« thematisiert die FC³ die aktuelle Brennstoffzellenforschung in Verbindung mit effizienten Herstellungsprozessen. Diskutiert werden von der Wertschöpfung über die Industrialisierung bis hin zur Einsparung kritischer Ressourcen und effizienter Produktion die vielfältigen Aspekte, die sich aus der Brennstoffzellen und Wasserstoffforschung ergeben.

Ganz bewusst stehen dabei die Fachvorträge aus der Forschung sowie Entwicklung und industrieller Nutzung gleichberechtigt nebeneinander. In dieser Konstellation bietet die Veranstaltung eine ideale Plattform, um sich mit hochkarätigen Referenten und Teilnehmern aus Wissenschaft und Praxis auszutauschen, Einblicke in Anwendungsmöglichkeiten der Brennstoffzellentechnik zu erhalten und Fachkontakte zu knüpfen.

Internationale Vorträge zum Thema Wasserstoff- & Brennstoffzellentechnologien

Es erwarten Sie internationale
Fachvorträge aus den Bereichen:

- ➔ Brennstoffzellen: Produktion, System- und Komponenten, Stacks und -komponenten, Verdichter
- ➔ Wasserstoffantriebe
- ➔ Elektrolyseure
- ➔ Wasserstoffspeicher und Infrastruktur

Sowie spannende Impulsvorträge von
Hydrogen Europe, NOW, BMW, Toyota Motor
Europe, Cellcentric, Industrievereinigung
Clean Energy Partnership (CEP), Linde,
dem Deutschen Wasserstoff- und
Brennstoffzellenverband und vielen mehr!



Konferenzplanung

Kristin Lötsch
HZwO e. V.
Reichenhainer Straße 70
09126 Chemnitz
+49 371 531-31515
kristin.loetsch@hzwo.eu

www.hzwo.eu

[hzwo](https://www.linkedin.com/company/hzwo)

[@HZwo_Sachsen](https://twitter.com/HZwo_Sachsen)

[#ready4wasserstoff](https://twitter.com/HZwo_Sachsen)

Anmeldung

31.05. - 01.06.2022 | Carlowitz Center | Chemnitz

2-Tages-Ticket externe Teilnehmer: 790,00 €

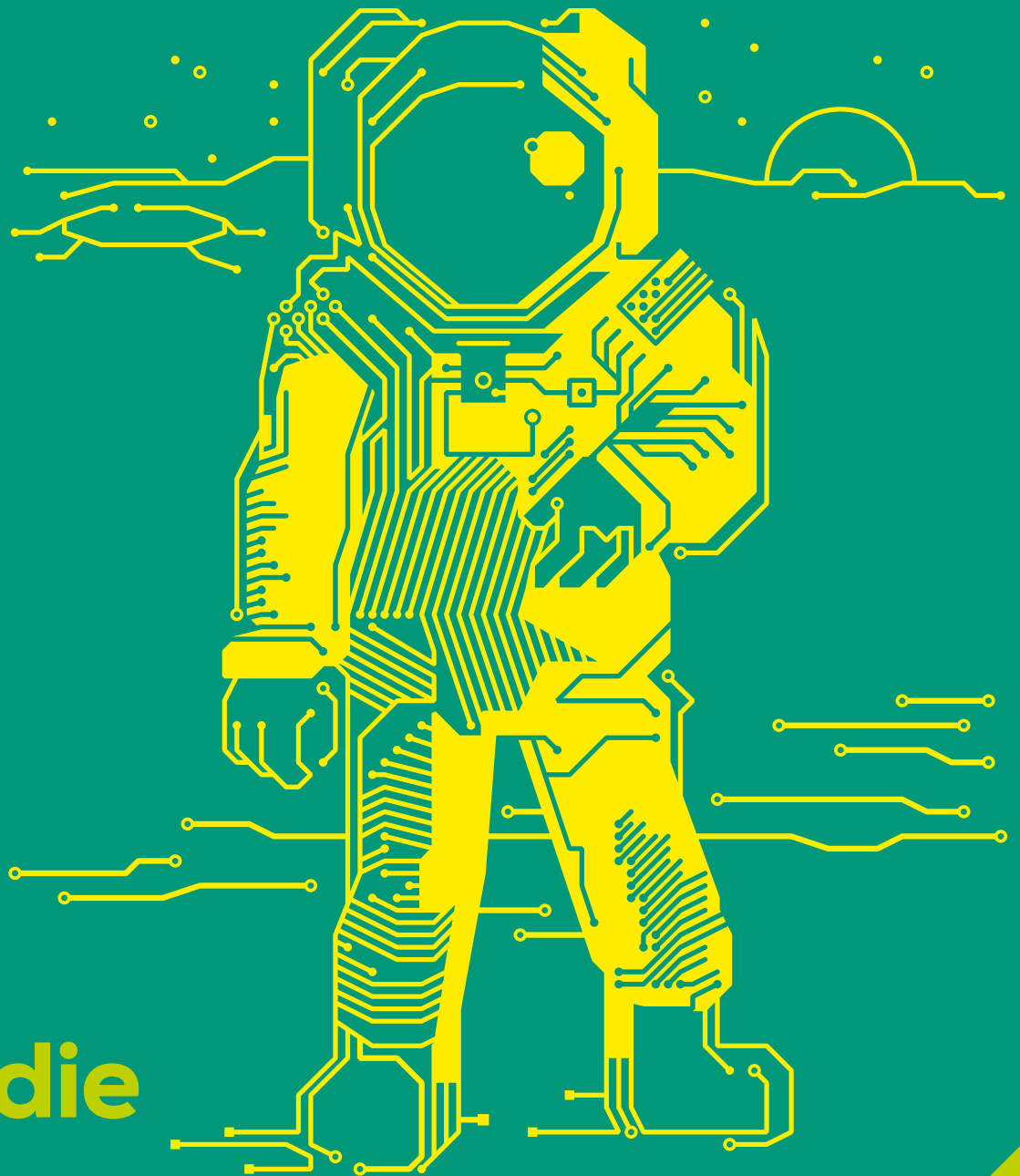
2-Tages-Ticket Mitglieder* und externe Referenten: 390,00 €

Anmeldeschluss: 03.05.2022

Weitere Informationen & Anmeldung: www.hzwo.eu/veranstaltungen/fc3-2022

* Als Mitglieder zählen Vereinsmitglieder im HZwO e.V. und Clusterm Mitglieder des Innovationsclusters HZwO beim Energy Saxony e.V.





Für die kleinen und großen Schritte der Menschheit

Die Welt ändert nur, wer seiner Zeit voraus ist. Deshalb unterstützen wir die Entwicklung Ihrer digitalen Technologien ab dem ersten Schritt. Auf dem Weg zum fertigen Produkt begleiten Sie unsere erfahrenen Spezialisten als Copilot. Fachkundige Berater, mitdenkenden Entwickler und sichere, leistungsfähige Fertigungstechnologie liefern den Antrieb, der Ihre Idee zum Fliegen bringt. Sind Sie startbereit?

www.ksg.de



KSG
pcb · smarter · together