

## „Das vernetzte Auto: Eine Vision wird Wirklichkeit.“

### **Continental entwickelt die Innovationen für die automobilen Mobilität von morgen.**

Ein Gespräch mit Rainer Hetzer, Senior Vice President Human Resources, Continental, Division Chassis & Safety

*Continental gehört mit einem Umsatz von rund 33,3 Milliarden Euro im Jahr 2013 zu den weltweit führenden Automobilzulieferern. Als Anbieter von Bremssystemen, Systemen und Komponenten für Antriebe und Fahrwerk, Instrumentierung, Infotainment-Lösungen, Fahrzeugelektronik, Reifen und technischen Elastomer-Produkten trägt Continental zu mehr Fahrsicherheit und zum globalen Klimaschutz bei. Continental beschäftigt derzeit rund 182.000 Mitarbeiter in 49 Ländern. Die Automotive Sparte von Continental erzielte im Jahr 2013 mit ihren drei Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior einen Umsatz von rund 20 Mrd. Euro. Als Partner der Automobil- und Nutzfahrzeugindustrie entwickelt und produziert die Automotive Group innovative Produkte und Systeme für eine moderne automobilen Zukunft, in der individuelle Mobilität und Fahrfreude mit Fahrsicherheit, Umweltverantwortung und Wirtschaftlichkeit in Einklang stehen.*

„Continental gehört zu den großen Playern im Markt des vernetzten Automobils. Die fortschreitende Digitalisierung und Vernetzung moderner Fahrzeuge nimmt dabei schon heute starken Einfluss auf die Produktentwicklung. Die Vision des vernetzten Fahrens ist für uns aber längst keine reine Vision mehr. Wir befinden uns bereits mittendrin in der Entwicklung und Umsetzung. Die Veränderungen in den Technologien von Fahrzeugen werden langfristig Vorteile für Fahrer, Straßenverkehr, aber auch für Infrastruktur und Gesellschaft bringen“, zeigt sich Rainer Hetzer, Senior Vice President Human Resources, Continental Chassis & Safety, überzeugt.

Für Continental spielen die drei Divisionen im Automotive Bereich in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle. „Durch den Zusammenschluss von verschiedenen Unternehmen haben wir im Continental Automotive-Bereich ein Kompetenzfeld geschaffen, das uns zuversichtlich stimmt, im Bereich des automatisierten Fahrens technologisch einen großen Beitrag für die Automobilindustrie zu leisten“, erklärt Rainer Hetzer. Die drei Divisionen decken dabei unterschiedliche Schwerpunkte ab, die für die Weiterentwicklung des vernetzten Fahrens unerlässlich sind. Die Division Chassis & Safety entwickelt und produziert elektronische und hydraulische Brems- und Fahrwerkregelsysteme, Sensoren, Fahrerassistenzsysteme, Airbagelektronik und -sensorik, Scheibenreinigungssysteme sowie elektronische Luftfedersysteme. „Unsere Kernkompetenz ist hier die Integration aktiver und passiver Fahrsicherheit, d.h. wir haben sehr viel mit der Umfeld-Sensorik zu tun und schaffen so die Basis dafür, dass ein Auto sicher fahren kann. Diese Division wird von Frankfurt gesteuert. Wir haben hier eine weltweite Verantwortung für ein Geschäft, das auf acht Milliarden Euro Umsatz zusteuert und mehr als 36.000 Menschen weltweit beschäftigt“, so Rainer Hetzer weiter. Die Division Powertrain integriert innovative und effiziente Systemlösungen rund um den Antriebsstrang. Das Produktportfolio reicht von Benzin- und Dieseleinspritzsystemen über Motor- und Getriebesteuerungen inklusive Sensoren und Aktuatoren sowie Kraftstoffördersysteme bis hin zu Komponenten und Systemen für Hybrid- und Elektroantriebe. In der Division Interior dreht sich alles um das Informationsmanagement. „Hier wird zum Beispiel daran gearbeitet, dass der Mensch und sein Fahrzeug sich gegenseitig verstehen. Der Fahrer muss wissen, was gerade mit dem Auto passiert oder welche Gefahr vorherrscht. So kann er Vertrauen in die Technik aufbauen. Schon heute erkennen wir dabei über eine Kamera Verkehrszeichen wie Tempolimits, diese werden dann im Display oder Head-up Display angezeigt. Zukünftig werden spannende Entwicklungen wie angereicherte Realität (Augmented Reality) oder Fahrerzustandserkennung gerade bei den Bedien- und Anzeigesystemen, immer stärker einen ganzheitlichen Ansatz der Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine unterstützen“, erklärt Hetzer die Möglichkeiten.

Um so intelligent vernetzte Fahrzeuge entwickeln zu können, bedarf es sowohl Know-how in den Bereichen der Analyse großer Datenmengen, eingebetteter Intelligenz und Plattformen in der Cloud als auch Wissen über Automobil-Elektronik. Da die Vernetzung des Fahrzeugs aber kein reines Autothema ist, sondern ebenfalls ein Thema der IT- und Telekommunikationsindustrie, setzt Continental seit langem auf Kooperationen, innerhalb derer Kompetenzen sich sinnvoll ergänzen, um so geforderte Innovationen voranzutreiben. Was das Thema IT-Strukturen und Verarbeitung und Auswertung großer Datenmengen in der Cloud angeht, ist Continental beispielsweise eine Kooperation mit IBM eingegangen, um gemeinsam vollständig mobil vernetzte Fahrzeuglösungen für Automobilhersteller zu entwickeln. Dabei geht es unter anderem um Technologien durch die das automatisierte Fahren einen Mehrwert erhält. Im Zentrum der Vereinbarung steht die Entwicklung einer hochskalierbaren Cloud-Plattform, die es ermöglichen wird, Software-Updates und Funktionen der Fahrzeugsteuerung über das Internet zu beziehen und weitere verschiedene Fahrzeugdienste zu realisieren, wodurch zukünftig kostenintensive Werkstattbesuche entfallen. Mit integrierten Sensoren ausgestattete Fahrzeuge können Informationen wie exakte Position des Fahrzeugs, Geschwindigkeit oder Verlangsamung an die Cloud weitergeben, wo die Daten verarbeitet und analysiert und für Folgemaßnahmen berücksichtigt werden. Das Ergebnis soll eine Echtzeit-Straßenkarte sein, die den Fahrzeugen erlauben soll, regelrecht "um die Ecke" zu schauen.

Für die Weiterentwicklung des vernetzten Autos sind Kooperationen genauso wichtig, wie das Engagement in Initiativen, die gemeinsam Standards entwickeln. „Wir waren z.B. an SIMTD, sichere intelligente Mobilität Testfeld Deutschland, wesentlich beteiligt. Solche Projekte brauchen wir, um zu zeigen, dass uns diese Technologie einen Schritt nach vorne bringt. Wir arbeiten als Automobilzulieferer natürlich nicht alleine an solchen Entwicklungen, sondern auch mit Universitäten und Automobilhersteller, OEMs“, so Rainer Hetzer. Und der Blick auf die Wünsche und Anforderungen der Automobilhersteller ist wichtig, um große Entwicklungen zu machen. Für Automobilzulieferer wie Continental ist eine gewisse Flexibilität dabei unumgänglich. Continental entwickelt Produkte, um die definierten Spezifikationen der Kunden, vom OEMs, zu erfüllen. „Unsere Kunden bringen ihre Fahrzeugphilosophien ein und unsere Produkte müssen dann so standardisiert sein, dass sie verschiedene Spektren abdecken können. Wir entwickeln Komponenten und Systeme beispielsweise so, dass man programmieren kann, ob ein härteres oder weiches Fahrwerk genutzt werden kann, dass eine Bremsung früher oder später stattfindet etc.“, weist Hetzer auf einen wichtigen Faktor hin. „Lösungen, die die OEMs aktuell nachfragen gliedern sich in drei Bereiche: Sicherheit ist dabei ein wichtiges Thema. Dafür steht unsere Division Chassis & Safety in Frankfurt. Weiterhin geht es stark um Vernetzung, „always on“, wie wir das nennen, weil die Informationen ständig verfügbar und leicht zugänglich sein müssen, diesen Bereich deckt unsere Division Interior ab. Und das Dritte ist das emissionsfreie Fahren. Hier spielen Nachhaltigkeit, Elektrifizierung und Umweltverträglichkeit eine wichtige Rolle. Die werden bei uns durch Technologien in der Division Powertrain abgedeckt“, ergänzt Rainer Hetzer.

Um in allen drei Bereichen die Nase vorn zu haben, arbeiten bei Continental die einzelnen Divisionen seit geraumer Zeit eng vernetzt und schaffen so echte Innovationen. Die Zusammenarbeit hat bereits zu neuen Formen der Zusammenarbeit, geführt. „Wir arbeiten über die Organisationsgrenzen hinaus besser zusammen und wollen durch die Motivation, dieses auch aktiv zu tun, auch den Mitarbeitern die Möglichkeit geben, dieses zu tun. Ganz im Sinne von Vernetzung und Zusammenarbeit in so genannten Leuchtturmprojekten. Konkret sieht das so aus, dass wir bestimmte Themenbereiche identifizieren, in denen Mitarbeiter verschiedener Geschäftsbereiche an einer Thematik zusammenarbeiten. Durch diese Offenheit und Vernetzung untereinander entstehen innovative Lösungsansätze, die dann in einem Business Case enden, mit dem wir Geld verdienen können“, erklärt Hetzer die Arbeitsweise im Unternehmen. „Ein Beispiel einer solchen Entwicklung aus der jüngeren Vergangenheit ist eben das automatisierte Fahren. Wir haben im Jahr 2013 begonnen über moderne Formen der Zusammenarbeit unter Nutzung der gebündelten Intelligenz, Erfahrung und Innovationskraft unserer Top-Manager nachzudenken. Wir sprechen hier immerhin von einer Größenordnung von 300+ in der gesamten Continental. Das strategische Thema, das wir in kleinen Arbeitsgruppen bearbeitet haben, in einer Größenordnung von 50 Top-Managern und Vorständen, war das automatisierte Fahren.“

Wir sind dort innerhalb weniger Monate zu Handlungsempfehlungen gekommen. Dafür haben wir in Teams, die spezielle Aufträge hatten, gearbeitet und am Ende die Ergebnisse zusammen getragen, diskutiert und Beschlüsse mit den Vorständen daraus abgeleitet, die wir jetzt umsetzen“, so Rainer Hetzer.

Mit Blick auf die zunehmende Vernetzung und die daraus resultierenden Veränderungen setzt Continental auch auf flexible Arbeitszeitmodelle. „Natürlich heben Arbeitnehmervertretungen nachvollziehbar eher warnend den Zeigefinger und sagen, ihr müsst da entsprechende Riegel verschieben, damit der Mitarbeiter auch Ruhephasen hat, innerhalb eines Arbeitstages, einer Arbeitswoche, eines Arbeitsjahres oder gar Arbeitslebens. Wir bieten aber durchaus Lösungsansätze für Mitarbeiter, wie z.B. Wahlmöglichkeiten zwischen verschiedenen Regelungen, was Arbeitszeiten oder was den Ort der Arbeitserbringung anbelangt. Wir arbeiten damit sehr intensiv und versuchen einen Benefit im Sinne einer guten Work-Life Balance herauszuarbeiten, den uns die Digitalisierung oder die Vernetzung der Arbeitswelt längst anbietet. Das ist vor allem eine Kulturfrage in Unternehmen. Hier Lösungen zu finden, ist vor allem mit Blick auf den drohenden Fachkräftemangel, der uns mittelfristig ins Haus steht, wichtig. Das heißt nicht automatisch, dass wir härter arbeiten müssen, um das Produkt unserer Arbeit zu erhalten. Aber wir müssen smarter arbeiten. . Es muss uns gelingen, dass wir in der Zukunft mit weniger Leuten ein Produkt abliefern, einen gesamtwirtschaftlichen Beitrag für Deutschland generieren, der dem heutigen mehr oder weniger entspricht“, ist Hetzer überzeugt und nennt einen weiteren wichtigen Aspekt, der nicht unbedacht bleiben darf, egal, wie schnell technische Innovationen entwickelt werden: „Deutschlands Stärke kommt durch die Innovationskraft. Unser Bodenschatz ist unser Wissen. Unsere Innovationskraft ist das, was wir in den Köpfen haben und mit unseren Händen umsetzen können. Und dazu bedarf es gewisser Voraussetzungen. Wir brauchen Fachkräfte, die das leisten können, die diese Innovationskraft haben. Und als Basis dessen brauchen wir Bildung, Bildung, Bildung!“