



Der chinesische Autohersteller BYD nahm 2023 63 Milliarden Euro ein.

(BYD)

China als Vorreiter

Die Zukunft der Pkw-Motoren ist elektrisch, Europa braucht einen klaren Fahrplan

VON MAGDALENA FREI

MÜNCHEN. „Der Industrie schadet nichts mehr als die ständige Diskussion darüber, wie lange wir noch Verbrenner fahren“, sagt Felix Mogge, der das Automobilgeschäft in der Unternehmensberatung Roland Berger leitet. Stattdessen brauche es einen klaren Fahrplan, wie die Umstellung auf Elektromobilität für die europäische Autoindustrie aussehen kann.

Dass diese kommen wird, steht für den Experten außer Frage: „Jeder Hersteller, der am chinesischen Markt aktiv sein will, muss Elektroautos anbieten. Das ist dort gefragt.“ Während die Nachfrage nach Autos in Europa stagniert, ist sie in China weltweit am höchsten: 2024 wurden 31 Millionen Stück verkauft. Diesen Markt können europäische Hersteller nicht ignorieren, sagt Mogge.

Der Verkauf von Elektroautos wird in China gezielt vorangetrieben. Die Nachfrage wird beispielsweise dadurch forciert, dass die Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennermotor in Städten wie Shanghai und Peking streng reglementiert ist.

Hybridfahrzeuge beliebt

Die Produktionsumstellung auf Elektromotoren fordert hohe Investitionen, in Europa sind die Herstellungskosten für Elektroautos nach wie vor höher als für die Verbrenner-Pendants. Das zeigt auch die jährliche Studie der Automobil- und -zulieferbranche von Roland Berger: Die Antriebskosten eines typischen Kompaktwagens mit Verbrennungsmotor betragen 4700 Euro, bei einem vergleichbaren Elektrofahrzeug 11.400 Euro.

Ein Grund dafür sind die niedrigen Produktionszahlen. Dadurch können Kostenvorteile, die bei der Produktion großer Mengen entstehen, nicht genutzt werden.

Bis 2030 soll sich vor allem der Anteil hybridbetriebener Fahrzeuge am weltweiten Absatz erhöhen. „Verbraucher suchen nach einer Brückentechnologie, während sie auf die Verbesserung der Ladeinfrastruktur und die Weiterentwicklung der E-Auto-Technologie warten“, heißt es in der Studie.

Dazu sagt Mogge, dass man den Elektroantrieb ganzheitlich fördern solle – nicht nur durch Kaufprämien, die den Preisunterschied für Konsumenten ausgleichen, sondern auch mithilfe eines Stromnetzes, das die notwendigen Energiemengen transportieren kann, und passender Ladeinfrastruktur.

Weniger Zulieferer

Auch die Strompreise sind relevant, denn diese seien in China um ein Vielfaches niedriger als in Europa, sagt Mogge. Um die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, müsse Europa außerdem eigene Wertschöpfungsketten für Halbleiter und Akkus aufbauen – beide werden heute von China dominiert.

Für österreichische Unternehmen in der Automobilzulieferbranche zeichnet sich ein harter Wettbewerb ab. „Wir erwarten, dass die Zahl der Zulieferer in Europa künftig sinkt“, sagt Mogge. Einige Unternehmen werden weiterhin wachsen – auf Kosten anderer. Für mittelständische Betriebe, deren Fokus noch auf Verbrennern liegt, wird eine Umstellung schwierig, denn die Branche ist hochspezialisiert, und eine Umstellung erfordert hohe Investitionen.

Europa könnte sich von Top-Flughäfen viel abschauen

Umfrage: Airports in Asien gelten bei den Passagieren als die besten, sie sind vom Verkehrsknoten zum Stadtteil geworden

LINZ. Die aus Sicht der Fluggäste besten fünf Flughäfen der Welt sind allesamt in Asien. Der Singapur Changi löste den Hamad-Airport in Doha in der Skytrax-Passagierbefragung 2025, der umfassendsten Passagierbefragung der Welt mit 575 berücksichtigten Flughäfen, auf Platz eins ab. Der japanische Haneda-Flughafen in Tokio arbeitete sich auf Platz drei hoch. Platz vier und fünf sind der Incheon Airport in Seoul und Narita Airport in Tokio.

„Die asiatischen Flughäfen stehen stark im Wettbewerb und rasten sich nicht aus“, kommentiert der auf die Flugbranche spezialisierte österreichische Berater Stefan Höffinger die Ergebnisse der Befragung. Die asiatischen Flughäfen würden das Feedback und das eigene Image bei den Fluggpassagieren viel ernster nehmen, als Europäer und Amerikaner dies tun. Sie würden auch den Flughafen mehr als „Visitenkarte für das eigene Land“ empfinden und gestalten, so Höffinger.

Zum Beispiel Singapur: Der Changi-Airport, der jahrelang schon zu den bestbewerteten Flughäfen zählt, hat sich als multidimensionale Erlebniswelt positioniert. Mit dem größten Indoor-Wasserfall, einem Schmetterlingshaus und dem Leitthema „Garten“ hat er sich eine unverwechselbare Identität geschaffen. Den Fluggästen ist dieser seltsame Konflikt egal, dass Fliegen zwar massiv klimaschädigend ist, aber ausgerechnet an einem der größten Hubs der Welt – mit mehr als 100 internationalen Fluglinien und 170 weltweiten Destinationen – eine ansprechende grüne Oase geschaffen wurde. Der Flughafen besitzt heute mehr als 600.000 Pflanzen bzw. 250 Pflanzenarten und beschäftigt elf Gärtner.

Europäische Flughäfen sind von einer solchen Denkweise weit entfernt. Sie orientieren sich eher an der amerikanischen „Busbahnhofsmentalität“: Im Vordergrund steht das Praktische des Verkehrsknotens. Kein US-Flughafen ist weltweit unter den Top 15. Die



Der Changi-Airport in Singapur betreibt auch Gärten.

Fotos: APA/AFP/R. Rahman, privat



„In Asien sind Flughäfen das Schaufenster der Nation, der erste Kontakt mit dem Land für internationale Gäste. In Europa haben wir da Aufholbedarf.“

■ **Stefan Höffinger**, Flugexperte

besten in Europa sind Paris (CDG, Platz sieben) und Rom (FCO, Platz acht). Auf Platz neun ist München, Platz zehn Zürich, Platz 15 Wien.

„Aber das Wohlfühlen und die Reputation eines Flughafens bei den Passagieren zahlen sehr wohl ins Business ein“, so der Berater. Auch für den Wiener Flughafen sei das nicht egal, denn internationa-

le Besucher könnten auch über Zürich oder München nach Österreich kommen.

Asien als Vorbild für Europa

Am und rund um den Flughafen Wien sind rund 25.000 Menschen beschäftigt, „das ist der größte Arbeitsplatz Österreichs“. Insofern wäre es ratsam, auf die internationalen Trends zu achten. Höffinger ist der Ansicht, dass sich Passagiere eher an asiatischer und nicht an amerikanischer Flughafen-Mentalität orientieren. Sein Rat: eigene Welten und Stadtteile entwickeln rund um die Flughäfen. Das bedeutet natürlich hohe Investitionen „und nicht nur das Entgegennehmen von Dividenden“.

Wenn investiert wird in die Flughafen-Infrastruktur, honorieren das die Passagiere schnell, etwa in Berlin-Brandenburg. Das vormalige Problemkind wurde von Skytrax als der Flughafen mit den größten Verbesserungen ausgewiesen. (uru)

Cyberangriffe: Firmen wenig vorbereitet

Nur 20 Prozent haben laut Studie ausreichend Maßnahmen gesetzt

WIEN. Praktisch alle Unternehmen in Österreich gehen davon aus, dass Cyberangriffe zunehmen werden, insbesondere Phishing und Attacken durch künstliche Intelligenz (KI) werden dabei genannt. Dennoch fühlen sich nur knapp 20 Prozent gut auf so einen Ernstfall vorbereitet. Zwei Drittel der Unternehmen haben diesbezüglich zwar Schritte unternommen, fühlen sich aber nur „eher ausreichend“ geschützt.

„Das ist kein gutes Zeichen. Es gibt noch Luft nach oben. Es will keiner zugeben, dass er vielleicht noch überhaupt nicht vorbereitet ist“, sagt Martin Mayr vom Marktforschungsinstitut Integral, das zu dem Thema im Auftrag des Telekomunternehmens A1 eine Umfra-

ge durchgeführt hat. 335 Unternehmen wurden befragt.

Drei Sicherheitsrisiken wurden von jeweils mehr als 40 Prozent als Schwachstellen genannt. Auf Rang eins liegen unaufmerksame Mitarbeiter, dicht gefolgt von KI-Angriffen und veralteter Software, bei der Sicherheitsupdates fehlen. Ein



Unternehmen sind im Fokus von Cyberkriminellen.

(Colourbox)

Viertel bzw. ein Drittel der Unternehmen hat angegeben, dass ihnen Geld bzw. Fachkräfte fehlen, um auf das Problem zu reagieren. Unternehmen im öffentlichen Bereich gaben an, dass ihnen klare hausinterne Verantwortlichkeiten und Prozesse fehlen.

Kleine kümmern sich selbst

Während kleinere Unternehmen mit weniger als zehn Mitarbeitern eher dazu neigen, sich um ihre IT-Sicherheit selbst zu kümmern, greifen große Betriebe häufiger auf externe Expertise zurück. A1 selbst investiere jährlich rund 50 Millionen Euro in Cybersicherheit. Eine der größten Herausforderungen sei dabei die Suche nach Fachkräften.

Steyr Motors baut Generator

Neues Geschäftsfeld für den Motorenhersteller

STEYR. Der Motorenhersteller Steyr Motors erweitert sein Geschäftsfeld: Mit einem Aggregat zur mobilen Stromerzeugung will das Unternehmen aus Steyr bei Kunden aus dem Militärbereich punkten. Der entwickelte Dieselmotor diene als mobile Stromquelle für militärische Fahrzeuge, Basen sowie Camps und gewährleiste die Versorgung von Kommandozentralen und Verteidigungssystemen, heißt es.

Der Start der Serienproduktion ist für das zweite Halbjahr 2026 vorgesehen, erste Gespräche mit potenziellen Kunden laufen. Der Generator wiege 600 Kilogramm und liefere 32 kVA (Kilovoltampere) Leistung. Damit sei man effizienter als Konkurrenzproduk-

te. Bis zum Jahr 2030 erwartet Steyr Motors in diesem Bereich kumulierte Umsätze von mehr als 100 Millionen Euro. „Das Produkt stärkt unsere strategische Positionierung in einem Markt mit langfristigen Wachstumspotenzial und attraktiven Margen“, sagt Julian Cassutti, Geschäftsführer von Steyr Motors.

Das Unternehmen produziert Hochleistungsmotoren für zivile und militärische Anwendungen und notiert seit knapp einem Jahr an der Frankfurter Börse. Am Dienstag lag der Kurs bei 52,60 Euro je Aktie, der Wert hat sich seit dem Börsengang mehr als verdreifacht. Die Zahl der Beschäftigten bei Steyr Motors stieg im ersten Halbjahr 2025 von 115 auf 135.