

Kögler: Das NFF rückt zur Spitze auf

Am Montag wird der Vorstandschef des Niedersächsischen Forschungszentrums Fahrzeugtechnik verabschiedet.

Braunschweig. Generationswechsel im Niedersächsischen Forschungszentrum Fahrzeugtechnik (NFF). Am Montag wird Udo-Willi Kögler (74) verabschiedet, der die Forschungseinrichtung maßgeblich mit aufgebaut und den Gründungsvorstand in den vergangenen neun Jahren geleitet hat. Kögler berichtet im Interview mit Andreas Schweiger von den anfänglichen Schwierigkeiten, alle beteiligten Fakultäten zusammenzuführen und mit einer Sprache zu sprechen, von der Bedeutung, aus dem NFF eine eigenständige Marke zu formen, von unvollendeten Projekten und von Zielen, die das NFF noch erreichen will. Das Zentrum bündelt in Niedersachsen die Fahrzeugforschung, Standorte des NFF sind Braunschweig und Wolfsburg.

Herr Dr. Kögler, wie schwer fällt Ihnen der Abschied vom NFF?

In den vergangenen neun Jahren habe ich einen hohen Grad der Identität mit dem NFF entwickelt, deshalb fällt mir der Abschied schon schwer. Ich kann ein Projekt leicht beginnen, wenn es dann meine Handschrift trägt, ist das Aussteigen schmerzhaft. Weil ich aber schon aus dem Berufsleben ausgeschieden bin, habe ich damit Erfahrung – ich denke bereits an neue Aufgaben.

Was gab für Sie den Ausschlag, das NFF mit aufzubauen?

Seit ich 1963 mein Physik-Studium aufgenommen habe, stehe ich mit der TU Braunschweig in Kontakt. Ich habe die Entwicklung der TU immer verfolgt und als Manager bei VW immer versucht, die Forschung und Entwicklung näher an die TU heranzubringen. Nur so bekommt VW top ausgebildete Fachleute – das ist meine tiefe Überzeugung. Das Konzept für das NFF zielt genau in diese Richtung. Neben einigen Wissenschaftlern wurde im Februar 2008 auch ich von der TU Braunschweig angesprochen, ob ich den Aufbau nicht steuern wolle. Im zweiten Gespräch hat mich TU-Präsident Jürgen Hesselbach überzeugt. Ich bin zunächst davon ausgegangen, dass ich die Aufgabe nur für zwei Jahre übernehme, nun sind daraus neun Jahre geworden.

Wie ist das Konzept für das NFF entstanden?

Die TU Braunschweig, das niedersächsische Wissenschaftsministerium und VW hatten 2007 die Idee, die Fahrzeugforschung zu bündeln. Das Land stellte dafür 21 Millionen Euro zur Verfügung. Außer der Idee und der Zusage für die Finanzierung des NFF gab es am Anfang allerdings nichts.

Wie haben Sie begonnen?

Mir war von Anfang an klar, dass ich nicht als Forscher tätig sein will und kann, sondern als jemand, der Forschung managt. Das NFF soll Wissenschaftler und Forscher aus ganz unterschiedlichen Fachbereichen zusammenbringen – nur so kann etwas Neues entstehen. Zunächst habe ich eine Firma aus Hamburg damit beauftragt, alle möglichen Nutzer des NFF zusammenzubringen und sie zur Nutzung des Gebäudes zu befragen. So ist das Anforderungsprofil für das Gebäude entstanden.



Udo-Willi Kögler im Technikum des Niedersächsischen Forschungszentrums Fahrzeugtechnik (NFF) in Braunschweig. Am Montag wird Kögler verabschiedet. Foto: Florian Kleinschmidt/BestPixels.de



Das NFF-Gebäude am Braunschweiger Forschungsflughafen. Archivfoto: Christian Bierwagen

Mit welchem Ergebnis?

Mir war schnell klar, dass Investitionen von etwa 50 Millionen Euro erforderlich sein werden. Die Mittel vom Land reichten also nicht. Weil es sich beim NFF um einen Forschungsbau handelte, konnten wir Mittel vom Bund einwerben. Hinzu kam die Unterstützung aus der Wirtschaft – unter anderem von VW. So wurde 2009 mit dem NFF die größte Forschungsinvestition in Deutschland genehmigt – mit einem Volumen von 48,9 Millionen Euro. Bei dem Vorhaben hat uns die Stadt Braunschweig sehr unterstützt und uns Grundstücke am Forschungsflughafen angeboten.

Sie sind also mit dem Standort zufrieden?

Ja, sehr – zumal in der Nachbarschaft weitere Grundstücke für die Erweiterung der TU Braunschweig und für Forschungsprojekte zur Verfügung stehen. Ich wollte von Anfang an, dass hier ein Wohlfühl-Campus entsteht – mit Friseur, Bäcker und Kindergarten. So weit sind wir noch nicht, ich bin aber sicher, dass diese Infrastruktur noch wächst. In direkter Nachbarschaft zum NFF gibt es bereits das Niedersächsische Forschungszentrum für Luftfahrt. Das von der Fraunhofer-Gesellschaft angekündigte Projektzentrum für Batterieforschung könnte ebenfalls in Nachbarschaft zum NFF errichtet werden. So würde ein einmaliger Campus für nachhaltige Mobilität entstehen.

Das NFF-Gebäude wurde zwar in Braunschweig errichtet, gleichzeitig wurde aber auch Wolfsburg NFF-Standort. Wie kam es dazu?

Wir haben dem Wunsch des da-

maligen VW-Vorstandsvorsitzenden Martin Winterkorn und des damaligen VW-Personalvorstands Horst Neumann entsprochen. Sie wollten, dass Wolfsburg Standort der TU Braunschweig wird, um die Zusammenarbeit von Forschung und Industrie zu intensivieren. Deshalb wurden Teilinstitute und Projekträume im Wolfsburger Mobile Life Campus angesiedelt.

Wie haben Sie die Arbeit des NFF inhaltlich gestaltet?

Ein weiteres Ergebnis der von mir bereits erwähnten Befragung der Nutzer war, dass sich Institute, die zuvor auf dem TU-Campus benachbart waren, zum Teil gar nicht kannten. Es gab einen großen Mangel an Kommunikation. Die Einsicht fehlte, dass es sinnvoll ist, miteinander zu kommunizieren. Das ist für unser Konzept aber eine zentrale Voraussetzung, schließlich arbeiten im NFF Forscher aus fünf Fakultäten.

Wie haben Sie die Kommunikation gefördert?

Wir organisieren jedes Jahr zwei jeweils einwöchige Workshops, um die Kommunikation zwischen den unterschiedlichen Forschungsfeldern zu strukturieren. Inzwischen gab es 18 dieser Workshops. Die Forscher sollen in der Lage sein, sich auszutauschen und synchronisierte Präsentationen ihrer Forschungsergebnisse zu erarbeiten. Sind sie nicht synchronisiert, gehen die Forschungsergebnisse zu leicht unter. Diese strukturierte Kommunikation führte dazu, dass sich die Mitarbeiter besser kennenlernen, und daraus haben wir eine Form des Umgangs entwickelt.

Was beinhaltet die?

Jeder muss in seiner wissenschaftlichen Kompetenz respektiert werden. Jeder, der an einem Projekt beteiligt ist, muss dafür Wertschätzung erfahren. Die Forscher müssen im Vordergrund stehen, nicht die Forschungsmanager.

Worin liegt der Hauptunterschied zwischen dem NFF, das ja zur TU Braunschweig gehört, und dem restlichen Forschungsbetrieb der TU?

Eine Universität kennt keine Zentren, sondern Institute und Fakultäten. Wir haben dagegen ganz bewusst ein Zentrum aufgebaut, in dem fünf Fakultäten tätig sind. Wir haben das NFF auch im Marketing von Anfang an als Zentrum dargestellt, um es als solches im Bewusstsein der Öffentlichkeit zu verankern. Durch die Bündelung unterschiedlicher Kompetenzen erhält ein Zentrum mehr Aufmerksamkeit als ein einzelnes Institut. Das erleichtert den Zugang zu Behörden, zur Wirtschaft und zu anderen Universitäten. Deshalb war es ganz wichtig, das NFF als Marke zu etablieren. Deshalb ist es zudem wichtig, dass die Forschungsfabrik für Leichtbau in Wolfsburg, die Open-Hybrid-Lab-Factory, und die Braunschweiger Batterie-Forschungsfabrik unter dem Dach des NFF firmieren.

Spielt der NFF-Standort Wolfsburg heute noch eine Rolle?

Ich bin Wolfsburg-Braunschweiger. Daher hatte ich die Sorge, dass der Standort Wolfsburg bröckelt, wenn das NFF in Braunschweig steht. So ist es am Mobile Life Campus auch gekommen. Al-

lerdings ist es uns gelungen, den TU-Standort Wolfsburg durch die Gründung der Forschungsfabrik für Leichtbau langfristig zu sichern. Dabei hat uns die Stadt Wolfsburg mit sechs Millionen Euro unterstützt.

Seit der Gründung des NFF hat sich die automobile Welt weitergedreht. Das Stichwort lautet Digitalisierung. Wächst das NFF mit?

Ein Zentrum wie das NFF kann sich nur weiterentwickeln, wenn es eine offene Kultur gibt. Deshalb haben wir uns selbstverständlich für die Informatik und Elektrotechnik geöffnet.

Der VW-Konzern ist im Umbruch, gefährdet das die Zusammenarbeit mit dem NFF?

Nein, die Zusammenarbeit darf auf keinen Fall vernachlässigt werden, sondern muss auf Langfristigkeit ausgerichtet werden. Das NFF kann den Wandel von VW konstruktiv begleiten.

Was entgegnet Sie Kritikern, die durch die Zusammenarbeit des NFF mit der Wirtschaft um die Freiheit der Forschung fürchten?

Ich bin seit 1970 bei VW und habe es nie erlebt, dass die Freiheit der Forschung gefährdet ist. Auch in meiner neunjährigen Tätigkeit im NFF habe ich das nicht erlebt. Es muss für Grundlagenforschung immer Raum geben. Allerdings ist die Zusammenarbeit mit der Wirtschaft wichtig, um die Grundlagenforschung finanzieren zu können.

Das NFF hat schon bei seiner Gründung einen Spitzenplatz in der deutschen Forschungslandschaft beansprucht. Wo steht es heute?

Wir haben noch nicht mit allem Themenfeldern mit Einrichtungen in München, Stuttgart, Karlsruhe oder Aachen gleichgezogen, klopfen aber an. Spätestens, wenn die Integration der Informatik ins NFF gelungen ist, werden wir zu den anderen Einrichtungen aufgeschlossen haben.

Welches NFF-Projekt können Sie nicht vollenden?

Das Projekt Design². Wir können ein Alleinstellungsmerkmal bekommen, wenn wir im NFF Ingenieure und Designer zusammenbringen. Wir haben sogar schon ein Konzept für einen entsprechenden Bachelor-Studiengang erarbeitet. Dafür hätten die TU Braunschweig und die Hochschule für bildende Künste in Braunschweig zusammenarbeiten müssen. Das Versagen der Kunsthochschule hat dies jedoch verhindert, wir haben von dort seit verganginem Jahr keine Rückmeldung mehr bekommen.

Sie sprachen eingangs von neuen Aufgaben. Was haben Sie für die Zeit nach dem NFF geplant?

Ich stehe der TU Braunschweig weiter beratend zur Verfügung. Außerdem bin ich Beiratsvorsitzender in einem international tätigen mittelständischen Unternehmen. Ich bin Vorsitzender der Bürgerstiftung Wolfsburg und begleite bei VW das Projekt Pro Ehrenamt. Die erste Priorität hat nun aber meine Frau!

VW Financial verkleinert Vorstand

Von Andreas Schweiger

Braunschweig. Der Umbau der Braunschweiger VW Financial Services (VWFS) geht einher mit personellen Veränderungen im Unternehmen. VWFS gliedert in diesem Jahr die VW-Bank aus, die künftig unter dem Dach der Volkswagen AG firmiert.

In der VW-Bank wird künftig das europäische Kredit- und Einlagengeschäft gebündelt. Durch diesen Umbau steht nicht mehr die VWFS unter Aufsicht der Europäischen Zentralbank, sondern nur noch die VW-Bank. Vorteil für die VWFS: Sie benötigt weniger Eigenkapital, um ihr Geschäft abzusichern. Das setze Mittel für Investitionen frei, begründet das Unternehmen diese Strategie.

Dieser Umbau hat personelle Folgen: Der VWFS-Vorstand verkleinert sich von sechs auf fünf Mitglieder. Michael Reinhart, im VWFS-Vorstand bislang für das Risikomanagement zuständig, wird nun Sprecher der Geschäftsführung der ausgegliederten VW-Bank.



Michael Reinhart. Fotos:



Anthony Bandmann.



Gerhard Künne.



Torsten Zibell.

Deren bisheriger Chef Anthony Bandmann leitet künftig die VWFS-Tochter VW Leasing. Er übernimmt die Position von Gerhard Künne, der den neuen VWFS-Geschäftsbereich Mobility Unit übernimmt. Der Bereich ist zuständig für Mobilitätsdienstleistungen wie zum Beispiel das bargeldlose Bezahlen in Parkhäusern. Torsten Zibell, der bislang die Direktbank der VW-Bank führte, wird nun Chef der neuen VW Financial Services Digital Solutions GmbH. Sie ist verantwortlich für die Kundenbetreuung sowie für IT-Dienstleistungen für die VWFS und die VW-Bank.

Daimler-Manager wechselt zu VW

Wolfsburg. VW hat sich mit einem Daimler-Manager verstärkt. Kurt Michels ist im Konzern ab April für die Einhaltung von Recht und Ethik zuständig. Das teilte VW gestern mit. Michels, der diese Funktion bislang für das Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft ausübte, untersteht der neuen VW-Ethik-Chefin Hiltrud Werner.



Kurt Michels.



Frank Fabian. Fotos: VW

Michels übernimmt seine Position bei VW von Frank Fabian, der als Sprecher des Vorstands zur Wolfsburg AG wechselt. *wei*