Technology Talks Austria 2026: Resümee des Workshops 02

Mobilität – das starke Rückgrat der österreichischen Wirtschaft!

Teilnehmer:innen:

- Astrid Wolfbeisser, CEO, A3PS - Austrian Association for Advanced Propulsion Systems
- Christa Zengerer, CEO, ACstyria Mobilitätscluster GmbH
- Jacqueline Erhart, Vorstandsvorsitzende, ATTC; Geschäftsführerin, ASFINAG Maut Service GmbH
- Martin Wipfler, Bereichsleiter Prüfstandsbetrieb, Kristl, Seibt & Co Ges.m.b.H.
- Stefan Erlach, Vice President Bogies & Pantos, Siemens Mobility Austria GmbH
- Kurt Satzinger, Leitung der Konzernforschung voestalpine AG; Aufsichtsratsvorsitzender ASMET
- Moderation: Jost Bernasch, CEO, Virtual Vehicle Research GmbH
- Begrüßung: Dr. Heinz Mayer

Mobilität entsteht heute nicht mehr in einzelnen Branchen, sondern in vernetzten Innovationsökosystemen. Österreich verfügt über hervorragende Voraussetzungen, diese Entwicklung aktiv mitzugestalten. Wie diese Stärken genutzt und Forschung schneller in marktfähige Produkte überführt werden können, diskutierten Vertreterinnen und Vertreter aus Industrie, Forschung und Infrastruktur am beim Workshop „Mobilität – das starke Rückgrat der österreichischen Wirtschaft!“ im Rahmen der Technology Talks Austria 2026.

Moderator Jost Bernasch, CEO von VIRTUAL VEHICLE, stellte zu Beginn die wirtschaftliche Bedeutung in den Mittelpunkt: „Der Mobilitätssektor ist einer der wichtigsten Technologietreiber und zugleich eine zentrale Säule der österreichischen Wirtschaft.“ Entscheidend seien kürzere Entwicklungszeiten, Digitalisierung und der Einsatz von künstlicher Intelligenz. Forschung müsse dabei stärker als bisher in konkrete Technologien und wettbewerbsfähige Produkte münden. Gerade im internationalen Vergleich werde die Geschwindigkeit, mit der Innovationen in den Markt kommen, zu einem zentralen Faktor.

Astrid Wolfbeisser, CEO von A3PS, brachte die grundlegende Bedeutung auf den Punkt: „Ohne Mobilität ist Stillstand.“ Chancen für Österreich sieht sie unter anderem bei softwaredefinierten Fahrzeugen, Batterien, Wasserstofftechnologien und spezialisierten Anwendungen etwa in Landwirtschaft, Forstwirtschaft und im Bau. Eine wichtige Aufgabe sei es, Markt- und Industrieanforderungen bereits früh in Forschungsprojekte einzubeziehen. Für den Schritt vom Prototyp in die Anwendung brauche es zudem Risikobereitschaft: „Es braucht einfach sehr viel Risikobereitschaft, sehr viel Kapital und auch Mut.“

Für Christa Zengerer, CEO des ACstyria Mobilitätsclusters, werden Kooperationen noch wichtiger. Cluster verbinden Großunternehmen, KMU, Forschung und öffentliche Hand und können damit unterschiedliche Kompetenzen gezielt zusammenführen. Gleichzeitig belasten hohe Energie- und Personalkosten sowie Bürokratie den Standort. Ihre Forderung: „Wir müssen uns die Plätze suchen, wo wir exzellent sind, wo wir wieder die Nummer eins

werden können.“ Statt internationale Wettbewerber in allen Feldern kopieren zu wollen, müsse Österreich jene Bereiche stärken, in denen bereits technologisches Know-how und industrielle Erfahrung vorhanden sind.

Jacqueline Erhart, Vorstandsvorsitzende des ATTC und Geschäftsführerin der ASFINAG Maut Service GmbH, rückte intelligente Infrastruktur und Datensouveränität in den Fokus. „Die Daten werden unser operatives Kapital“, sagte sie. Infrastruktur- und Fahrzeugdaten müssten gezielt genutzt werden, ohne neue Abhängigkeiten von einzelnen Technologieanbietern zu schaffen. Intelligente Infrastruktur bedeute dabei nicht nur zusätzliche Sensorik, sondern die Verbindung von Straßen-, Fahrzeug- und Betriebsdaten. Damit könnten Sicherheit, Verkehrsfluss und neue Mobilitätsdienste verbessert werden. Gleichzeitig brauche es europäische Lösungen, die technologische Souveränität und Datenschutz mit Innovationsfähigkeit verbinden.

Mit zunehmender Vernetzung steigen auch die Anforderungen an Tests und Absicherung. Martin Wipfler von Kristl, Seibt & Co verwies auf digitale Zwillinge und hybride Testverfahren: „Nur so kann man eigentlich dieses sehr komplexe System in Zukunft effizient testen.“ Während früher vor allem einzelne Komponenten physisch geprüft wurden, müssen heute ganze Systeme mit Software, Sensorik, Cloud-Diensten und KI berücksichtigt werden. Künstliche Intelligenz verändert dabei sowohl die Produkte selbst als auch ihre Validierung. Vertrauenswürdige und reproduzierbare Ergebnisse werden damit zu einer zentralen Voraussetzung für den Einsatz neuer Technologien.

Auch auf der Schiene werden Fahrzeuge zu softwarebasierten, vernetzten Systemen. Stefan Erlach, Vizepräsident Bogies & Pantos von Siemens Mobility, bezeichnete Simulation und virtuelle Validierung als „ein großes Innovationsfeld, um einfach schneller abgesicherte Entwicklungsleistungen zu haben“. Hemmnisse sieht er vor allem in regulatorischen Vorgaben und langen Zulassungsprozessen. Gerade bei langlebigen Bahnsystemen könne ein stabiler langfristiger Rahmen jedoch Innovation unterstützen. Österreich verfüge hier mit seiner starken Bahnindustrie und langfristigen Infrastrukturplanung über gute Voraussetzungen.

Kurt Satzinger, Leiter der Konzernforschung der voestalpine, fasste die industrielle Perspektive knapp zusammen: „Mobilität ist Wertschöpfung.“ Österreichs Stärke liege in der Verbindung von Werkstoffkompetenz, industrieller Umsetzungskraft sowie exzellenter universitärer und außeruniversitärer Forschung. Moderne Stähle seien für Bahn, Automobil und Luftfahrt unverzichtbar und müssten zugleich immer strengere Anforderungen an Leistung und CO_2-Reduktion erfüllen. Der Umbau industrieller Produktionsprozesse verdeutliche aber auch, wie aufwändig die Skalierung von Innovation ist: Zwischen Labor und industrieller Anlage liegen oftmals Jahre, hohe Investitionen und zahlreiche Entwicklungsschritte.

In der Diskussion zeigte sich deshalb ein gemeinsamer Engpass: Österreich ist in Forschung, Know-how und Prototypen vielfach stark, doch der Transfer in großflächige Anwendungen bleibt schwierig. Modellregionen, Reallabore und praxisnahe Testumgebungen könnten helfen, diese Lücke zu verkleinern. Gleichzeitig müssten Regulierung und Förderung so gestaltet werden, dass neue Technologien früher unter realen Bedingungen erprobt und anschließend skaliert werden können.

Der gemeinsame Befund: Österreich besitzt nicht nur einzelne technologische Stärken, sondern ein dichtes Innovationsökosystem. Entscheidend wird sein, diese Kompetenzen stärker zu verbinden, Regulierung innovationsfreundlicher zu gestalten und die Lücke zwischen Forschung, Demonstration und skalierbarer Anwendung schneller zu schließen. Wer bestehende Stärken in Werkstoffen, Daten, Infrastruktur, Fahrzeugentwicklung und Forschung konsequent miteinander verknüpft, kann auch unter verschärften internationalen Wettbewerbsbedingungen Wertschöpfung und technologische Kompetenz in Österreich halten.