

VW macht TU Braunschweig stark

Konzern, Land und Uni gründen Fahrzeugtechnisches Zentrum mit zehn Instituten

Von Henning Noske

BRAUNSCHWEIG. Die TU Braunschweig will mit Hilfe von VW zur Elite-Uni werden. Braunschweig bekommt ein Fahrzeugtechnisches Zentrum von internationaler Ausstrahlungskraft.

„Das ist krönender Abschluss des Jahres der Stadt der Wissenschaft“, frohlockt Braunschweigs Oberbürgermeister Gert Hoffmann. TU und

VW haben beschlossen, die Zusammenarbeit auf eine ganz neue Stufe zu stellen. Sie ähnelt der Kooperation zwischen BMW und der Elite-Uni TU München.

Aus bislang drei fahrzeugtechnischen Instituten der TU Braunschweig werden künftig zehn. Sieben von ihnen werden in



Braunschweigs TU-Präsident Jürgen Hesselbach.



Peter Tropschuh, Leiter der VW-Auto-Uni.

einem völlig neuen Komplex in Braunschweig am Forschungsflughafen angesiedelt. Hierfür sind Investitionen von rund 30 Millionen Euro anvisiert. Der Forschungsflyer rückt damit endgültig zum nationalen Verkehrskompetenzzentrum auf, denn neben TU und VW

sind hier auch die Aktivitäten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) einbezogen.

„Wir machen jetzt Ernst damit, Stärken zu stärken“, sagte der niedersächsische Wissenschafts-Staatssekretär Josef Lange unserer Zeitung. Auch Wolfsburg kann sich freuen: Drei neue TU-Institute werden dort im Gebäude der VW-Auto-Uni angesiedelt. „Die Zusammenarbeit ist hervorragend“, erklärte Auto-Uni-Chef Peter Tropschuh.

► LEITARTIKEL, BRAUNSCHWEIGER LAND

Freitag, 19. Oktober 2007

Eine Forschungs-Allianz für das intelligente Auto der Zukunft

TU Braunschweig und VW nehmen im Fahrzeugtechnischen Zentrum gemeinsame Ziele ins Visier

Von Henning Noske

BRAUNSCHWEIG. Die demnächst stattfindende „Urban Challenge 2007“ in den USA ist ein tolles Rennen. Es ist eine Weltmeisterschaft der autonom fahrenden Wagen, der Roboter-Autos. Kurios: Die neuen Partner TU Braunschweig und VW treten dabei gegeneinander an.

Die Braunschweiger gehen bei diesem Kräftemessen mit „Carolo“ ins Rennen, einem mit intelligenter Technik vollgestopften Passat. Die Champions von VW – immerhin Titelverteidiger – setzen auf eine Kooperation mit der Stanford University und bringen einen Wunder-Variant namens „Junior“ ins Rennen.

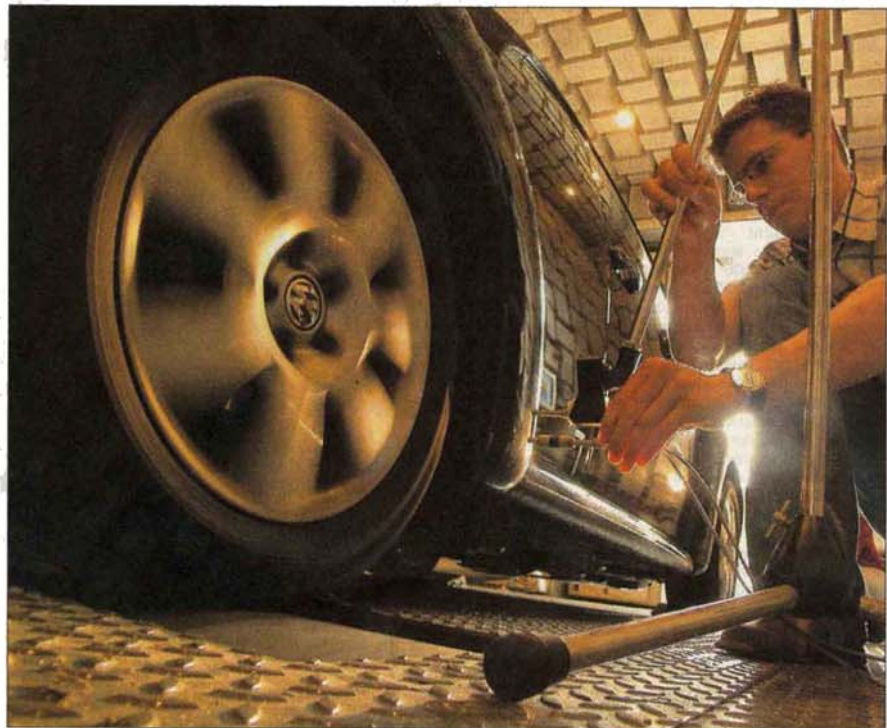
Wie auch immer die Sache ausgeht, sie ist nicht ohne Symbolik. Die „Urban Challenge“, bei der Bord-Computer die Wagen 60 Meilen ohne Fahrer durch dichten Verkehr lotsen müssen, wirft ein Schlaglicht auf das intelligente Auto der Zukunft. Dafür wollen VW und TU Braunschweig künftig gemeinsam forschen.

Seit Monaten wurde verhandelt, wurde wie auf einer Personen-Waage das Gewicht zwischen Braunschweig und Wolfsburg austariert. Oberbürgermeister und Politiker schalteten sich ein. Am Ende kam man zum Erfolg, letzten Freitag wurde das Ergebnis dem Hochschulrat der TU Braunschweig im Beisein des VW-Vorstandsvorsitzenden Martin Winterkorn präsentiert.

Den Protagonisten der strategischen Partnerschaft scheint die ganze Sache eine Herzens-Angelegenheit zu sein. „So gut war die Zusammenarbeit mit VW noch nie“, freut sich Braunschweigs Uni-Präsident Jürgen Hesselbach.

Und Peter Tropschuh, von Audi gekommener Leiter der VW-Auto-Uni, gibt das Kompliment gern zurück: „Die Zusammenarbeit zwischen der TU Braunschweig, der Volkswagen-Konzernforschung und der Auto-Uni ist hervorragend. Dieses ist insbesondere auch ein Verdienst des Präsidenten der TU Braunschweig.“

Im Ergebnis entstehen gleich zehn fahrzeugtechnische Institute der TU Braunschweig – statt bisher drei. Die Uni schafft diesen Kraftakt, indem sie bestehende Institute durch die Wiederbesetzung von Professorenstellen neu ausrichtet. Außerdem



Ein Blick ins bereits bestehende Institut für Fahrzeugtechnik der TU Braunschweig. Markus Fugel untersucht hier die Schallintensität des drehenden Reifens. Archiv-Foto: TU Braunschweig

schichtet sie Hochschulintern um – und kann dadurch zusätzliche Professuren einrichten.

Im Klartext heißt dies: Die Braunschweiger Uni schafft ihre Schwächen ab und konzentriert sich auf ihre Stärken – und die werden künftig gemeinsam mit VW ausgebaut.

Der Wolfsburger Konzern wiederum kann den monumentalen „Mobile Life Campus“

bespielen, die Heimstatt der Auto-Uni. Dort werden nun die TU-Institute für Fahrzeug-Informatik, Fahrzeug-Elektronik und Automobilwirtschaft angesiedelt.

Es handelt sich allein für die drei Institute in Wolfsburg um satte 2700 Quadratmeter Fläche, die von VW zur Verfügung gestellt werden. Wenn das Land hierfür investieren müsste, würden 10 Millionen Euro fällig.

Aber das ist noch längst nicht alles. Vermutlich hätte Wolfsburg auch das ganze Fahrzeugtechnische

Zentrum der TU genommen – Platz genug ist ja da.

Braunschweigs Oberbürgermeister Gert Hoffmann erklärt dazu lapidar: „Ich habe in Gesprächen mit der Landesregierung und VW unser Interesse unterstrichen, dass der Schwerpunkt der neuen Institution am Sitz der TU, nämlich in Braunschweig, liegt.“

Im Resultat erhält der Braunschweiger Forschungsflughafen mit 70 Prozent Anteil jetzt das Zentrum, das ihn endgültig zum nationalen Campus der Verkehrsforschung macht. Dorthin ziehen die TU-Institute für Fahrzeugtechnik, Motoren, Verkehrssicherheit, Verkehrswesen, Aufbaukonstruktion, Nutzfahrzeugtechnik und Kraftstoff-Systeme.

Das Grundstück beiderseits der Hermann-Blenk-Straße in direkter Nachbarschaft zum Luftfahrtbundesamt steuert die Stadt bei. TU und Land müssen rund 30 Millionen Euro in die Hand nehmen.

„Über genaue Summen können wir noch nicht reden, denn es wird noch intensiv gearbeitet. Aber wir werden uns engagieren, davon können Sie ausgehen“, sagt Niedersachsens Wissenschafts-Staatssekretär

Josef Lange unserer Zeitung. Tropschuh erklärt: „Volkswagen begrüßt eine Weiterentwicklung des Forschungsflyers.“ Er sieht die Synergie-Effekte – auch zu den Verkehrsforschern des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt.

TU-Präsident Hesselbach wiederum lässt nicht locker, will auch alle luft- und raumfahrttechnischen Institute endgültig am Forschungsflughafen konzentrieren. In nicht allzu ferner Zukunft sind dort also – summatarum – 23 einschlägige Uni-Institute angesiedelt. Was für ein Forschungs-Campus!

Eine allzu große Abhängigkeit fürchtet der Uni-Präsident übrigens nicht. „Wir wollen keine 100-prozentige Tochter von VW werden“, sagt er. Verlockend erscheint ihm das „commitment“ – die neue Bindung des Welt-Konzerns.

Dabei geht es nicht nur um Geld, sondern um gemeinsame Ziele. Es geht um Projekte. Tropschuh zählt sie auf: „Fahrerassistenzsysteme, Vernetzung der Fahrzeuginfrastruktur und die Integration von externen Geräten.“

Im Klartext: Das intelligente Auto der Zukunft soll von hier kommen.