

# Sie staunen. Die Politik verzapft uns das E-Auto



Zwei, die einigermaßen amüsiert sind, dass Berlin auf Elektromobile setzt

Einer der wichtigsten Lieferanten für Zapfventile weltweit hat seine Produktion in Plettenberg: Dipl.-Ing. Stefan Kunter aus Hamburg (links) und Thomas Hiby aus Plettenberg (rechts) leiten die Firma Elaflex Hiby Tanktechnik GmbH & Co. und beobachten den Hype der Politik rund um die Elektromobilität genau. Nicht sprachlos, aber gleichermaßen amüsiert wie fassungslos stellen sie fest, dass die Politik auf eine Technik setzt, die sich die Massen- und Durchschnittsfahrer nicht werden leisten können – und die an deren Bedürfnissen weit vorbeigeht. ■ Foto: St. Aschauer-Hundt

Folge 27

Höchst elektrisierend



Unsere neue Mobilität: Das E-Auto kommt.

Aber wer baut es und woher kommen seine Teile? Noch aus Plettenberg?

## Hiby: Spezialisten für alle flüssigen Energiespeicher

310 Beschäftigte in Hamburg und Plettenberg

**PLBG./HAMBURG** ■ Der Markt für Zapfsysteme ist überschaubar, gewissermaßen ein Nischenmarkt. Einige wenige Firmen sind weltweit als Spezialisten aktiv – eine davon ist die Elaflex Hiby Tanktechnik GmbH & Co. mit Sitz in Hamburg und Plettenberg. Dipl.-Ing. Stefan Kunter, der kaufmännische Geschäftsführer, reagiert auf den Begriff „Weltmarktführer“ kokett und mit hanseatischer Zurückhaltung, aber dennoch ist Hiby „die“ Adresse für Zapfventile schlechthin.

- ◆ 190 Mitarbeiter arbeiten in Plettenberg, 120 in Hamburg, weitere 40 in Niederlassungen weltweit.
- ◆ Sie bereiten sich darauf vor, dass auch in Zukunft getankt wird. Dem Rummel um das Elektroauto glauben sie nicht.
- ◆ Künftig werde es neben Sprit und Diesel andere Flüssigkeiten und andere Gase geben, die vertankt werden müssen. „Die Betankung mit Flüssigkeiten und Gasen wird in den nächsten 20 Jahren nicht rückläufig sein.“

# Kanzlerin hat sich nie mit Fakten beschäftigt

... und jubelt deshalb unwissend dem Elektroauto zu. Elaflex-Hiby-Geschäftsführer Kunter: Das E-Auto bleibt erfolglos. Hiby hat sich intensiv um Elektromobilität gekümmert und kommt zu dem Schluss: „Wer kann sich das denn leisten?“

„Die Massen- und Durchschnittsfahrer werden das Elektroauto nicht nutzen können.“ Stefan Kunter (45), der Geschäftsführer des Tankstellenausrüsters Elaflex-Hiby, hat sich sein Urteil über das Elektroauto gebildet. In Kurzform: Das Produkt geht an den Bedürfnissen der Menschen vorbei, verfehlt das ökologische Ziel und ist für den normalen Bürger unbezahlbar. Der Diplomingenieur hat sich intensiv mit der Elektromobilität beschäftigt.

**PLETTENBERG** ■ „Wir beobachten das Thema sehr aufmerksam, hinterfragen aber die Zahlen“, sagt Kunter. „Eine Million Elektroautos sind nicht gerade viel“ und überhaupt müsse man nicht von der bloßen Zahl der Autos, sondern von den geleisteten Kilometern ausgehen. „Das stehende Kraftfahrzeug ist kein Verschmutzer; wie wichtiger ist, wie viele Emissionen pro Kilometer erzeugt werden.“ Und wie viele Kilometer ein Auto leistet. „Wie viele Kilometer werden eine Million Elektroautos machen?“ Schnell werde man bei dieser Rechnung feststellen, dass Elektroautos nette Vehikel seien, aber ihre Leistung im Verkehrsgeschehen allenfalls in homöopathischen Dosen messbar sei.

### ■ E-Autos was für den Golfplatz

Für Stefan Kunter ist das E-Auto nur ein schönes Nebenbei-Auto. An den Normalnutzern gehe Elektromobilität vorbei, sagen er und Thomas Hiby im ST-Interview. „Wer soll sowas bezahlen können? Das Elektroauto ist nur etwas für gut situierte Leute!“ Und ja: Es sei ein tolles Nischenprodukt, das seine Praxistauglichkeit schon heute täglich unter Beweis stelle:

„Das Electrocar ist auf dem Golfplatz perfektioniert im Einsatz!“

Die Frage steht im Raum, wie sich eine „normale“ Familie ein Elektroauto leisten soll, eine Familie, die heute stolz ist, sich einen VW Golf oder Ford Focus oder Opel Astra kaufen zu können. Würde diese Familie künftig das doppelt so teure und nur ein Drittel so leistungsfähige Elektroauto kaufen (können)? Oder werden E-Autos auf Dauer billiger und damit salonfähig?

Stefan Kunter („Ich weiß von Anfang an, dass das E-Auto ein Nischenprodukt bleibt“) winkt ab: Nichts werde billiger. „Die Batterie ist der Punkt, dass sich nur Reiche ein Elektroauto werden leisten können.“ Wegen des Akkus werde das Elektroauto auf Dauer doppelt so teuer wie ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor sein. „Und nach drei bis fünf Jahren können Sie die Batterie austauschen“, die sie dann nämlich hin. „Es hat keinen Anschein, dass die Batteriepreise sinken könnten. Alle lechzen doch danach. Sony, Apple und Co. stecken viel Geld in die Akkuforschung“ – und kämen nur langsam voran. Kunter sagt al-

so, dass die mit großem Pomp betriebene Forschung an neuen und leistungsstärkeren Batterien eine bessere Showveranstaltung ist. Gäbe es die leichtere, stärkere und billige Batterie, dann hätten wir sie bereits im Consumermarkt der Elektronikhersteller. Doch sei man bei den Batterien an einem Punkt angekommen, an dem man kleinstmöglicher Bauform und größtmöglicher Energieausbeute sehr nahe sei. Die sich abzeichnenden Leistungsparameter der künftigen Elektrofahrzeuge sind damit gesetzt: 150 Kilometer Reichweite, 1,5-faches Gewicht, doppelter Preis, halbe Geschwindigkeit.

Ein solches Vehikel ist für Thomas Hiby und Stefan Kunter jedenfalls nicht das Transportmittel der Zukunft, sondern allenfalls als Boten- und Lieferantenfahrzeug innerstädtisch zu gebrauchen. Die Verlo-

gegangen zu sein: „Da wurde vieles marktschreierisch angekündigt, was nicht zu Ende gedacht ist. Die Kanzlerin hat sich nicht mit der Infrastruktur beschäftigt.“ Und Thomas Hiby (64) sekundiert, es sei kein Verlass auf die Politik. Die beiden Unternehmer lassen nur die Begriffe „E 10“ und „Weiterbetrieb und Abschaltung der Kernkraftwerke“ fallen und blicken sich vielsagend an – charakterisieren damit die „Stetigkeit“ der Energie- und Umweltpolitik der Regierung Merkel.

Beim Superkraftstoff E 10 sei es der Regierung gelungen, ein Chaos heraufzubeschwören. Dabei sei schon heute klar, dass die Lösung in sauberen Kraftstoffen liege, die unter dem Begriff „Biomasse II“ gefasst

ben. „Und wenn morgen Apfelmus gezapft werden muss, dann werden wir uns auch damit beschäftigen.“ Sagt Kunter und kündigt an, die Entwicklungen des Marktes weiter mit größter Sorgfalt zu verfolgen.

Kunter, seit drei Jahren Elaflex-Hiby-Geschäftsführer, ist mit den Dingen überraschend gut vertraut und thematisch auf Ballhöhe wie bisher kaum ein Interviewpartner im Rahmen dieser ST-Serie. Das provoziert die Frage, wieso er so gut im Stoff ist und alle Details zum Elektroauto und zu alternativen Kraftstoffen präsent hat. „Ich habe mich kundig gemacht und Gespräche geführt.“ Sogar beim Elektro Sportwagenhersteller Tesla hat sich Kunter schlau gemacht. „Das Thema Elektroauto hat mich nicht elektrisiert, aber ich habe mich intensiv darum gekümmert.“ Und deshalb habe er schnell gesehen, dass das elektrische Fahrzeug ein Nischenprodukt werde.

Das Elektroauto ist für Stefan Kunter nur ein Detail in der Mobilität der Zukunft und bei der Frage, mit welcher Energie wir künftig Auto fahren sollen. „Beim Elektroauto bin ich gelassen; ich bin aber nicht gelassen aufgrund der Krisen in der Welt. Denn in dieser Welt wird Energie teurer werden, gar keine Frage.“ Wobei sich verteuern Energiepreise stets das Kerngeschäft der Elaflex-Hiby berühren, nämlich den Absatz von neuen Zapfventilen. Die Weltwirtschaftskrise hat das Unternehmen noch nicht ganz verarbeitet, auch wenn es seit 2010 wieder bergauf geht, bedeutet Unternehmer Thomas Hiby. Und Stefan Kunter sagt, 2010 sei wieder ein gutes Jahr gewesen, auch 2011 habe sich gut angelassen. Man wisse aber nie, wie nachhaltig dieses „gut laufen“ sei. Jedenfalls habe man die Krise 2008/2009 dazu genutzt, in Plettenberg zu investieren und das Werk II in Köbbinghausen baulich zu erweitern, die Abläufe in beiden Werken sinnvoller auszugestalten.

Das sind die Unterschiede. Hiby bekennt sich zum Zapfventil und der Hamburger Geschäftsführer und Dipl.-Ingenieur hat auf jede Detailfrage eine Antwort. Währenddessen monologisiert die Kanzlerin und Physikerin, dass dem Elektroauto die Zukunft gehöre. Sie müsste es eigentlich besser wissen. Stefan Kunter sagt nur, fast mitleidig, sie habe sich nie mit den Fakten beschäftigt. ■



Millionen Hiby-Zapfventile befinden sich bei den Tankstellen in aller Welt im Einsatz. Zapfventile sind langlebige Produkte: In Europa halten sie zwölf bis 14 Jahre.

### Die Reporter hinter dieser ST-Serie:

Arkadiusz Goniwiecha  
Anne Christine Hundt  
Stefan Aschauer-Hundt

Alle Folgen auch unter [www.suederlaender-tageblatt.de](http://www.suederlaender-tageblatt.de)