

Sind wir auch morgen Autostadt?



Mobilität im Wandel – Wandel der Mobile

125 Jahre nach der Erfindung des Benzinautos

PLETTENBERG ■ Wir könnten Geburtstag feiern. Vor 125 Jahren meldete Carl Benz sein „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb“ zum Patent an. Der bis heute ungebrochene Siegeszug des mit Benzin oder Diesel betriebenen Autos begann. Es ist – bezogen auf unsere Stadt – auch eine Erfolgsgeschichte der mittelständischen Industrie unserer Heimat. Plettenberg ist Autostadt, das Herz der Stadt klopft im Rhythmus der Fertigungsbänder der europäischen Automobilwerke. Im Jahre 125 nach Patentierung des

Benzinautos ist jedoch alles anders: Die Bundesregierung propagiert das elektrisch angetriebene Auto – eine Idee, die mit großem Elan von den führenden Fahrzeugherstellern aufgegriffen wird. „Na und?“ werden Sie sagen, „was geht uns an?“ Eine Menge, antwortet das Reporterteam der Heimatzeitung. Sowenig bisher entschieden ist, ob das Elektroauto wirklich kommt, so unklar ist, ob seine Teile aus Plettenberg stammen werden. Das ST versucht, die technischen und sozialen Fragen zu beantworten.

Wie das Elektroauto unsere Stadt verändern wird – wenn es kommt

Die Kanzlerin hat die Einführung des Elektroautos zur Chefsache erklärt. Bis 2020 sollen auf Deutschlands Straßen eine Million elektrisch angetriebene Fahrzeuge verkehren und sich im Sinne einer Zeichensetzung anschicken, die vorhandenen rund 50 Mio. Kraftfahrzeuge umweltfreundlich zu ersetzen. Alle großen Hersteller erarbeiten derzeit

Konzepte für die E-Automobilität und stellen Prototypen vor – hier VW-Vorstandsvorsitzer Martin Winterkorn an einem VW-Studienobjekt. Das hört sich alles gut an – birgt für Plettenberg aber Risiken. Die Werke(r) in unserer Stadt fertigen für das klassische Auto mit Verbrennungsmotor. Eine neue ST-Serie wagt den Blick nach vorn. ■ Foto: VW

Des Autos Zukunft oder ein Märchen? Plettenberg und das Wort der Kanzlerin

Die Heimatzeitung begibt sich auf die Suche nach der Mobilität und der Beschäftigung von morgen. Begegnungen mit Autos der Zukunft, berechtigten Zweifeln von heute und Konzepten von gestern

Am Anfang war das Wort der Kanzlerin: Im Jahr 2020 soll jedes 45. Auto in Deutschland elektrisch fahren, sagte Angela Merkel im Mai 2010 bei der Einsetzung der „Nationalen Plattform Elektroautomobilität“. Das heißt: Eine Mio. E-Autos bis 2020. Oder auch: 998 400 neue Wagen mit dem E-Antrieb müssen her. Denn heute fahren gerade einmal 1 600 E-Mobile im Land zwischen Usedom und Alpen, Emden und Berchtesgaden.

eigene Mobilitätskommission eingesetzt. Die SPD-nahe Friedrich-Ebert-Stiftung beschäftigt sich in einer fast 50-seitigen Analyse mit der Zukunft der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie. Wer wundert sich, dass es – je nach Betrachtung – mal um wirtschaftliche Chancen und technische Herausforderungen, mal um die sozialen Fragen und die Beschäftigung der Zukunft geht. Soviel aber ist klar: Das Thema Elektroauto geht uns alle etwas an.

In dieser neuen Reihe der Heimatzeitung sprechen wir mit den Lenkern ausgesuchter Zulieferbetriebe, mit Betriebsräten und Gewerkschaftern, mit Vertretern des Kfz-

Handwerks und mit führenden Vertretern von Automobilwerken. Mittelständler, die eigentlich vom Schaltbau und der Elektroausrüstung kommen, sind Thema unserer Analyse, ebenso Forscher und Praktiker. Was ist bei den großen Herstellern in der pipeline und wie kommt es, dass ein Konsortium südwestfälischer Mittelständler ein eigenes Elektromobil entwickelt?

Es geht in der Reihe aber auch um die Frage, wie praktikabel das Elektroauto eigentlich ist. Noch längst ist die Frage nicht entschieden, ob das Fahren mit Strom wirklich so sauber ist – und sicher in des Wortes doppel-

Die Reporter hinter dieser ST-Serie:

Arkadius Goniwiecha
Anne Christine Hundt
Stefan Aschauer-Hundt

Alle Folgen auch unter www.suederlaender-tageblatt.de

ter Bedeutung. Der Batteriepack im E-Auto hat nichts, aber auch gar nichts mit der üblichen 12-Volt-Starterbatterie unserer heutigen Autos gemein. Elektroautos sind Starkstromfahrzeuge mit hochsensiblen Batterien. Es geht um Hitze- und Kältebeständigkeit, Langlebig-

keit und Reichweiten. Um Mobilität zu jeder Zeit – oder um Eile mit Weile. Es geht um die Bezahlbarkeit der neuen Konzepte. Wird – um das Beispiel zu benennen – ein elektrischer Volkswagen noch der Wagen fürs Volk sein? Oder können sich nur Begüterte die neue Mobilität leisten?

Die Heimatzeitung recherchiert für diese Reihe an Plätzen, die – jeder für sich – spannende Erkenntnisse liefern. Wussten Sie, dass es von 1983 bis 1995 bereits elektrische Volkswagen der Baureihen Golf 1 bis 3 gab? Dass die erste große Elektroautoblaste in Deutschland platzte, weil der vermeintlich saubere Strom mehr Kohlendioxid pro Kilometer Fahrstrecke lieferte als Sprit?

Hätten Sie gedacht, dass sich der aktuelle Elektrogolf an der Ampel verhält wie ein hochgetunter Golf GTI, dass der „Elektrische“ beim Kavaliertart die meisten Verbrenner wie begossene Pudel stehenlässt?

Ahnten Sie, dass sich auf Fachtagungen wie dem NRW-Batterietag rund 300 Wissenschaftler treffen und ausloten, ob und wo das Elektroauto sinnvoll eingesetzt werden kann? Und hätten Sie jemals gedacht, dass für Sie als Normalfahrer der Trend zum Zweitwagen womöglich ungebrochen, weil zwingend ist? Mit dem E-Auto bringen Sie die Kinder in die Schule, mit dem Diesel fahren Sie in Urlaub. Was das alles für Plettenberg und seine Autozulieferer und für Sie als Bürger und Autofahrer heißt – das lesen Sie ab sofort in loser Folge in der Heimatzeitung. ■ St. Aschauer-Hundt

Jede sechste Stelle

Wie wichtig die Autoindustrie für Südwestfalen und Plettenberg ist

„Automotive – eine Schlüsselkompetenz in Südwestfalen“, formuliert die Industrie- und Handelskammer in Hagen. Und rechnet vor, dass sich 500 Unternehmen in Südwestfalen mit der Mobilität im weitesten Sinne, insbesondere aber mit dem Automobil, beschäftigen. Jeder sechste Arbeitsplatz der Region hängt am Auto.

PLETTENBERG ■ Was südwestfalenweit gilt, trifft mindestens in gleichem, wenn nicht in stärkerem Maße für Plettenberg zu. Die Vier-Täler-Stadt ist auch eine Autostadt, ausgerichtet auf die Erfordernisse der Automobilwerke. Die Industriepolitik von Rat und Stadtverwaltung spricht die deutlichste Sprache: Was zur Aufrechterhaltung der Lieferfähigkeit, zur Installation neuer Technologien benötigt wird, wird genehmigt.

Automobilzulieferer in Plettenberg – das heißt neben den zahlreichen Unterzulieferern auch, Betriebe von der Qualität eines industriellen Leuchtturms in der Stadt zu haben. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit nennen wir nur:

HBS Seissenschmidt mit seinen Getriebekomponenten – Technologieträger und Vorzeigebetrieb der Stadt.

Mahle (Brockhaus) als weltweiter größter Hersteller von Pleueln – ein absoluter Spezialist im Mahle-Konzern.

Hiby ZVA als Weltmarktführer für Zapfsysteme – ein Spezialbetrieb und Vorzeigebetrieb, ohne das keine Tankstelle funktionierte.

Was das für Betriebe und Arbeiter bedeutet

Was bereits bei dieser kleinen Auflistung auffällt: Die genannten Betriebe fertigen

für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Fahrzeuge mit einem elektrischen Antriebsstrang aber benötigen kein Getriebe, wie man es heute kennt. Sie besitzen einen oder mehrere Elektromotoren – und kein einziges Pleuel. Und natürlich haben sie auch keinen Tank, der über eine Zapfpistole befüllt wird.

Das Elektroauto – wenn es denn kommt – betrifft nicht nur die Getriebe-, Motoren- und Tankkomponentenhersteller. Auch alle Firmen rund um die Karosserie haben nichts geringeres zu tun, als sich neu zu erfinden. Die Heimatzeitung wird darüber berichten.

Was das für die Bürger und Autofahrer bedeutet

Das Elektroauto kommt nicht von ungefähr. Es basiert auf der Idee, dass Mineralöl als Brennstoff unserer Automotoren endlich ist. Abgase aus den Fahrzeugmotoren sind im besten Fall lästig, im schlechtesten Fall gesundheitsbedrohend und unerträglich. Abgas, das auf dem Land tolerabel ist, wächst sich in den Megacities dieser Welt zu einer Bedrohung aus, die den Menschen den Atem raubt.

Deshalb ist der Gedanke, auf Elektroautos umzusteigen, zunächst schlüssig. Wird der Plan Wirklichkeit, verändert sich unsere Mobilität in einer Weise, die revolutionär ist. Es geht um nicht weniger und nicht mehr als um die Neuentdeckung der automobilen Fortbewegung mit allen Konsequenzen. Darüber schreibt die Heimatzeitung in dieser Serie, zu der das Reporterteam des Süderländer Tageblatt seit Wochen deutschlandweit – immer mit Blick auf Plettenberg – recherchiert.



Beim NRW-Batterietag in Aachen war vor Wochenfrist die Mobilität der Zukunft bereits angekommen: Vor dem Quellenhof standen zwei Fiat 500 E-Stadtflitzer und ein

Ford E-Stadtliedwagen. Die Präsentation sollte zeigen, dass erste Serienfahrzeuge verfügbar sind. Aber sind sie bezahlbar und über Jahre einsatztauglich? ■ Foto: as