DREHBUCH

Zeitung Süderländer Tageblatt
Auflage 4.900
Kontakt Stefan Aschauer-Hundt
Telefon 02391 – 90 93 29
E-Mail st@mzv.net

Die von der Friedrich-Ebert-Stiftung in Auftrag gegebene Expertenstudie zum Thema Elektroautos kündigte weitreichende Veränderungen an: Von einer flächendeckenden Umstellung auf elektrische Fahrzeuge war die Rede, von Umstrukturierungsprozessen und dem möglichen Aus vieler traditioneller Autozulieferer. Stefan Aschauer-Hundt, Redakteur des *Süderländer Tageblatts*, war alarmiert, als er das las, insbesondere wenn er an seine Wahlheimat Plettenberg dachte. In der Stadt, die Sitz der Zeitung ist, werden traditionell unter anderem Getriebekomponenten, Schmiedeteile für Achsen und Pleuel gefertigt. All diese Industriezweige waren nun bedroht. Wie gehen die Firmen mit der Situation um? Wie bereiten sie sich vor? Aschauer-Hundt begann mit der Recherche. Er besuchte zunächst die Zulieferer, sprach dann mit der Industrie- und Handelskammer, mit Batterieforschern, Autohäusern und VW. Als er Material für etwa zehn Folgen beisammen hatte, begann er zu schreiben. Die veröffentlichten Artikel generierten wiederum neue Hinweise und Ansprechpartner. „Wie ein Schneeballsystem", sagt der Redakteur. Am Ende der rund sechs Monate dauernden bundesweiten Recherche erschienen 30 Folgen auf 36 Zeitungsseiten. Unterstützt wurde Aschauer-Hundt von einem Volontär, einem Redakteur und zwei freien Mitarbeitern. Das Interessante: Die Prämisse der Recherche wandelte sich. „Die forcierte Umstellung auf E-Autos entpuppte sich bald als Fiktion. Die Fahrzeuge sind zu teuer, zu unpraktisch. Deswegen ging es bald nicht mehr darum, wie die Firmen mit der Bedrohung umgehen, sondern vielmehr darum, warum das Konzept E-Auto derzeit noch nicht funktioniert."

Stefan Aschauer-Hundt ist Redakteur des Süderländer Tageblatts.

DIE JURY

„Ein großes Thema für eine kleine Zeitung, aber wichtig vor Ort, weil am Auto viele Arbeitsplätze hängen. Die Redaktion lässt die Leser wissen, was es für die Region, die Wirtschaft und sie selbst bedeutet, wenn das Elektroauto kommt."

AUS DEM *SÜDERLÄNDER TAGEBLATT* (PLETTENBERG) VOM 25. MÄRZ 2011

Elektrische Zukunft

HINTERGRUND Ein Redakteur und sein Team recherchieren in einer Serie die Probleme bei der Umstellung auf Elektroautos.

Freitag, 25. März 2011

REPORTAGE UND SERIE

6. LOKALSEITE

Folge 6

Höchst elektrisierend

70 Kilometer – der Tank ist leer

Autoverleiher Erich Sixt: Die Zukunft der Elektroautomobilität ist unklar

50 Liter Diesel entsprechen einer Tonne Batterien

Rektor der RWTH Aachen auf dem Batterietag: Elektroauto nur ein Fahrzeug der kurzen Strecke

orschungsministerin: Das A und O beim E-Auto st die Speicherung des Stroms in der Batterie

hein-Westfalen als Land der Forschung und der elektrischen Fahrzeuge. Bis 2020 sollen in NRW 250 000 Wagen trom fahren. Unser Bundesland sieht sich mit seinen Unis und Kfz-Zulieferbetrieben als E-Autoland prädestiniert

SPLITTER

Künftig anders mobil sein

Jedem ein eigenes Auto war gestern

Folge 6

50 Liter Diesel entsprechen einer Tonne Batterien

Rektor der RWTH Aachen auf dem Batterietag: Elektroauto nur ein Fahrzeug der kurzen Strecke

AACHEN ▪ Der große Saal des Quellenhofes der Kaiserstadt ist bestens gefüllt: Wissenschaftler und Unternehmensvertreter, die mit dem Thema Elektroauto befasst sind, treffen sich zum „Batterietag NRW“. Begrüßungsredner ist der Rektor der RWTH Aachen, Prof. Dr.-Ing Ernst Schmachtenberg. Er antwortet der NRW-Wissenschaftsministerin Svenja Schulze (Bericht unten), die leistungsfähige Batterien gefordert hatte. Schmachtenberg macht eine Rechnung auf: Ein Liter Diesel liefert 11,8 kw. Um diese Leistung zu speichern benötigt man Batterien, die rund 25 Kilogramm wiegen. Schmachtenbergs Faustformel: „50 Liter Diesel entsprechen einer Tonne Batterien.“ Er prophezeit deshalb, dass das Elektroauto ein Fahrzeug der kurzen Wege sein wird. „Es wird bis 150 Kilometer elektrisch gehen.“

Der Verkehr der Zukunft werde so funktionieren: „Mit Diesel in den Urlaub, elektrisch zuhause.“ Und: Man drehe auf dem Weg zum E-Auto an zwei Stellschrauben – an der Steigerung der Batteriekapazität und am Leichtbau künftiger Fahrzeuge.

70 Kilometer – der Tank ist leer

Autoverleiher Erich Sixt: Die Zukunft der Elektroautomobilität ist unklar

Der Autoverleiher Sixt hat elektrische Kleinwagen in seinen Fuhrpark aufgenommen. Das war u.a. Thema der Bilanzpressekonferenz, über die die Süddeutsche Zeitung in ihrer Ausgabe vom 18. März berichtete. Unter der Überschrift „Elektro-Auto schafft keine 70 Kilometer“ schreibt SZ-Korrespondent Michael Kuntz: „In seiner gewohnt deutlichen Weise äußerte sich der Autovermieter Erich Sixt während einer Pressekonferenz über die ersten Elektro-Autos in seiner Fahrzeugflotte. Sixt bietet in mehreren deutschen Großstädten gemeinsam mit dem Energieversorger RWE elektrisch angetriebene Kleinwagen an. Es handelt sich um Modelle der Firma Karabag auf Basis des Fiat 500. Nach dem Erfolg dieser Aktion befragt, spricht Sixt selbst von einer ›absoluten Katastrophe‹. Die Reichweite von 140 Kilometern bei Elektroautos sei ›reine Theorie‹, sagt Sixt. Es habe Kunden gegeben, die seien bei flotter Fahrweise keine 70 Kilometer weit gekommen. Häufig seien Mieter im innovativen Elektroauto mit leerer Batterie liegen geblieben und hätten dann erst einmal angerufen. In München gingen Sixt und RWE im Sommer 2010 mit vier Fahrzeugen und zehn Ladepunkten an den Start. Der unerwartet kurze Fahrspaß im Karabag 500 Euro kostete 59 Euro pro Tag, im Kleintransporter 79 Euro. Zu wenig für den Vermieter: „Das können wir nicht kommerziell betreiben. Doch ein Erich Sixt gibt trotz dieser unerfreulichen Erfahrungen so schnell nicht auf. Lachend sagt er: ›Die Zukunft der Elektromobilität ist unklar. Aber wir machen mit, so wie alle Autohersteller auch.‹ ▪ ***Foto: Sixt***

Forschungsministerin: Das A und O beim E-Auto ist die Speicherung des Stroms in der Batterie

Nordrhein-Westfalen als Land der Forschung und der elektrischen Fahrzeuge. Bis 2020 sollen in NRW 250 000 Wagen mit Strom fahren. Unser Bundesland sieht sich mit seinen Unis und Kfz-Zulieferbetrieben als E-Autoland prädestiniert

Vom Elektroauto reden viele. Darüber schreiben tun wenige. Gerade zwei Redakteure sind zum NRW-Batterietag in Aachen angemeldet. Der eine vertritt die Zeitungsgruppe Aachen, der andere ist der Reporter des Süderländer Tageblatt. Dabei könnte man hier an der Quelle sein, recherchieren, hautnah spüren, ob und wie realistisch das Projekt „E-Automobilität“ ist.

AACHEN ▪ Die Bühne im großen Saal des Quellenhofes in Aachen ist von bestechender Sachlichkeit. In den Farben schwarz, blau und weiß wird „Mobility 2.0“ vermittelt und wir lernen, dass Strom blau ist. Die Lichtregie schenkt uns als Grundfarbe ein kaltweiß mit eingestrahlten Magentaspuren. Das sagt: Hier ist die Wissenschaft zu Hause, weniger die Politik.

Für den Reporter aus Plettenberg, der sich erdreistet hat mit einem klassischen Auto nach Aachen zu fahren, brachte die Anreise zwei Aha-Erlebnisse. Nach den Werten von Sixt (großes Bild oben) wäre für ihn mit einem E-Auto die Anfahrt bereits in Overath zu Ende gewesen, mit dem elektrischen VW-Golf spätestens in Düren. Muss man wissen, wenn man kurz darauf hört, dass NRW-Wissenschaftsministerin Svenja Schulze über die Probleme mit den Batterien für künftige Elektroautos spricht.

Die Ministerin weiß: „Die Schlüsselrolle hat die Speicherung der Energie.“ Deshalb hat sie die Schirmherrschaft über den Batterietag übernommen – und weil sie die Vision ausspricht, im „Energieland“ und „Fahrzeugland“ Nordrhein-Westfalen die E-Automobilität voranzutreiben. Bis 2020 sollen 250 000 elektrisch angetriebene Fahrzeuge auf den NRW-Straßen rollen. „Umweltschutz und Ökonomie sind vereinbar“, formuliert die Ministerin und will die Durchsetzung des Elektroautos als Beweis ihrer These und ihrer Politik verstanden wissen. Weswegen sie sich das Vorankommen der Wissenschaftler auf dem leidigen Feld der Batterien wünscht: „Was wir brauchen sind elektrische Speicher, leistungsfähig und bezahlbar!“ Solche zu entwickeln und das E-Auto voranzubringen, sei NRW gut unterwegs. „Die Ausgangslage ist gut“, erkannte Ministerin Schulze und nannte das Zusammentreffen forschender Universitäten, der Energiewirtschaft und der Kfz-Technik.

Nur sei Beharrlichkeit angesagt: „Es darf uns nicht passieren, auf dem halben Weg steckenzubleiben.“ Und weil man sich daran erinnert, dass Zukunfts- und Kommunikationstechnologie gerne in Deutschland entwickelt, aber in Fernost gebaut wurde, fordert sie zur Konsequenz auf: „Diesmal dürfen wir nicht andere die Technik ernten lassen, sondern müssen die Ergebnisse unserer Forschung in Arbeitsplätze umsetzen.“

Die Sozialdemokratin Svenja Schulze aus Münster ist Ministerin für Innovation, Wissenschaft und Forschung des Landes NRW. Die Schirmherrin des Batterietages NRW rief in Aachen dazu auf, NRW konsequent zum Elektroautoland zu machen. ▪ ***Foto: NRW***

Die Reporter hinter dieser ST-Serie:
Arkadiusz Goniwiecha
Anne Christine Hundt
Stefan Aschauer-Hundt
Alle Folgen auch unter www.suederlaender-tageblatt.de

Eine Forschung für sich: Wie lange lebt der Akku?

Es ist nicht damit getan, eine Batterie zu entwickeln, die leicht ist und eine große Energiemenge aufnehmen kann – es kommt auch auf die Lebensdauer und die Alterungsbeständigkeit unter allen denkbaren Einsatzbedingungen an. Prof. Dirk Sauer, Lehrstuhl für Produktionstechnik an der RWTH Aachen, berichtete über die Ergebnisse Lebensdauertests und Verfahren zur Lebensdauerprognose von Batterien. Das ist ein schwieriges Feld, erfuhr man. „Die Lebensdauerprognose ist in überschaubarer Zeit kaum möglich“, sagte der Wissenschaftler. Das Alterungsverhalten in Bezug auf Kapazität und Widerstand sei nur schwer vorauszusagen, weil die bisherigen Ergebnisse ein uneinheitliches Verhalten aufwiesen. „Herausforderung bleibt die kalendarische Lebensdauer der Batterien.“

Als weitere Erkenntnis vermittelte Prof. Dirk Sauer, dass eine gute Batteriepflege zu längerer Lebensdauer des Akkus führt – „Schlampigkeit“ dürfte demnach die Lebensdauer des Speichers verkürzen.

Ist es Zeit für ein erstes Zwischenergebnis?

Ist der Weg zum Elektroauto sinnvoll oder machen sich Politik, Forschung und Industrie auf einen Irrweg? Die Heimatzeitung möchte ganz bewusst noch keine Zwischenbilanz ziehen, weil die Signale, die von den Interviewpartnern und Stichwortgebern dieser Serie kommen, bisher zu widersprüchlich sind. Bisher ist nur soviel klar, dass nichts klar ist. Wir recherchieren also weiter.

▪ **St. Aschauer-Hundt**

SPLITTER

Wird das E-Auto bezahlbar?

Herausforderung an die Forscher

Für Prof. Dr.-Ing. Ernst Schmachtenberg, den Rektor der TH Aachen, ist die Batterie für Elektroautos die Herausforderung schlechthin. Allein rund um seine Hochschule in Aachen forschten etwa 1 000 Wissenschaftler zum Thema Energie und Batterie. „Wie können Fahrzeugbatterien in Tausenderzahl produziert werden, wie werden diese Batterien bezahlbar und was passiert mit ihren im Crashfall – das sind die Fragen, die beantwortet werden müssen.“ Und: In Batterien befinden sich sogenannte „seltene Erden“, kostbare, knappe Metalle, die man in Europa nicht findet. Hauptlagerstätten sind Südamerika und der ferne Osten. „Wie können diese Hochtechnologiemetalle substituiert werden?“ Heißt: Können die knappen Metalle, die uns womöglich politisch erpressbar, durch preiswerte und verfügbare Heimatwerkstoffe ersetzt werden? ▪ ▪ **as**

SPLITTER

Künftig anders mobil sein

›Jedem ein eigenes Auto‹ war gestern

„Ich bin überzeugt, dass sich die Mobilität wandelt“, sagt CDU-Europaabgeordneter Dr. Peter Liese. Weniger häufig als heute werde man über ein eigenes Auto – im Sinne des Besitzens – verfügen als heute. „Man wird öfter den Öffentlichen Personennahverkehr benutzen und Car-Sharing-Modelle anwenden als heute.“

Künftig sei es nicht mehr selbstverständlich, ein eigenes Auto für alle denkbaren Anwendungen zu kaufen, denn dieses Auto sei zu groß, zu schwer für die meisten Einsätze. Dr. Liese: „Man wird das für sich rechnen und feststellen, dass man mit einem kleineren oder ganz ohne Auto günstiger bedient ist.“

Allerdings gesteht der Europaabgeordnete ein, derzeit in Plettenberg und Herscheid ohne Auto schlechte Karten zu haben. „In den Ballungsräumen kommt man wesentlich leichter ohne Auto aus als hier auf dem Land.“

Übrigens steht nach längerer Diskussion bei Familie Liese der Kauf eines neuen Fahrzeugs auf dem Programm. „Meine Frau wird sich durchsetzen. Wir bekommen einen VW-Touran Diesel.“ Der ist sparsam und langlebig, hat je nach Bestuhlung fünf bis sieben Sitze und Stauraum, kann sowohl Kurz- als auch Langstreckenverkehr: Ein Auto für jeden Einsatzzweck. ▪ **as**