

Rückblick: Der BSM mit großer Elektrofahrzeug-Ausstellung beim Deutschen Städtetag 2011

von Marc Kudling, www.wattgehtab.com

„Zusammenhalt und Zukunft – nur mit starken Städten!“ Unter diesem Motto stand die 36. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages vom 3. bis 5. Mai 2011 in der Landeshauptstadt Stuttgart. Mehr als 1000 Delegierte und Gäste aus zahlreichen Städten aus dem gesamten Bundesgebiet waren zur Hauptversammlung angereist, die alle zwei Jahre stattfindet.

In fünf Fachforen wurde die wachsende Bedeutung der Städte bei der Bewältigung großer gesellschaftlicher Aufgaben wie Chancengerechtigkeit in der Bildung, Integration, demografischer Wandel, Umwelt- und Klimaschutz in den Blick genommen. Der besondere Stellenwert der Nachhaltigkeit für die Stadtentwicklung wurde ebenso beleuchtet wie die Sicherung der Kommunalfinzen vor dem Hintergrund hoher Verschuldung und der Schuldenbremse.

Hochrangige Gastredner waren Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel und der Ministerpräsident von Baden-Württemberg, Stefan Mappus.



Darüber hinaus wurde in den Foyers des Kultur- und Kongresszentrum Liederhalle ein großer Markt der Möglichkeiten in

Form einer Ausstellung präsentiert. Mit etwa 20 Elektrofahrzeugen unterschiedlichster Bauart hat der Bundesverband Solare Mobilität eindrucksvoll gezeigt, dass Elektromobilität bereits heute funktioniert und besonders beim Einsatz in kommunalen Fuhrparks seine Vorteile, wie geringe Unterhaltskosten und Vermeidung lokaler Emissionen, voll ausspielen kann.

Zu den ausgestellten Fahrzeugen zählten PKW wie der Tazzari Zero, Mitsubishi i-MiEV, Mega e-city, Think City, Sam oder Tesla Roadster genauso wie kommunale Fahrzeuge von Goupil und Beepo. Ergänzt wurde die Ausstellung durch eine Auswahl verschiedenster Elektroroller. Um die Alltagstauglichkeit der gezeigten Fahrzeuge unter Beweis zu stellen, wurden einige der Elektroautos in den Fahrdienst der Veranstaltung integriert und den Delegierten die Möglichkeit gegeben Elektromobilität in der Praxis zu erleben.



Die Präsidentin des Deutschen Städtetages, die Oberbürgermeisterin von Frankfurt am Main, Petra Roth und der Oberbürgermeister der gastgebenden Stadt Stuttgart, Dr. Wolfgang Schuster, ließen es sich nicht entgehen, die BSM-Fahrzeuge aus nächster Nähe zu begutachten.

Rückblick: Konferenz Elektromobilität und Arbeitsplätze, 5.5.2011

von Dr. Georg Werckmeister, diag Innovationsforum

Am 5. Mai 2011 kam in Speyer ein Kreis von Experten zusammen, von denen ein Teil schon 2005 auf dem Betzenberg in Kaiserslautern einen Aufruf zur Elektromobilität beschlossen hatte, der letzten Endes 2008 in die Nationale Strategie Elektromobilität mündete. Das damals noch belächelte Konzept ist heute in aller Munde, wird jedoch von der deutschen Autoindustrie, die mit ihren Super-Verbrennungsaautos die besten Geschäfte macht, nur zögerlich umgesetzt. So verständlich das auf kurze Sicht ist, birgt es doch die ungeheure Gefahr, dass unsere Autoindustrie und vor allem ihre Zulieferer vom Markt verschwinden, wenn die ausländische Konkurrenz aus China und Frankreich, Israel oder den USA oder sonstwo mit ihren E-Autos bei uns erfolgreich auf den Markt kommt. Ein steigender Ölpreis und der Treibhauseffekt können das noch beschleunigen, vor allem wenn der Strom für 100 km nur einen Bruchteil der Benzinkosten ausmacht. Damit stehen dann hunderttausende von Arbeitsplätzen auf dem Spiel.

Die Tagesordnung des Treffens vom 5. Mai 2011

10.00 Stand der Entwicklung und Vermarktung des Elektroautos bei Daimler: Dipl.-Ing. Hensel, Center-Leiter E-Mobil-Entwicklung, Daimler AG Sindelfingen

10.45 Diskussion und Ergänzungen aus anderen Unternehmen

11.15 Fortschrittliche Antriebskonzepte: Dr.-Ing. Peter Kosack, Geschäftsführer der Graduiertenschule für Nutzfahrzeugtechnik an der TU Kaiserslautern

13.30 Beschäftigungsalternativen: Beiträge der Teilnehmer

14.30 Dritte Revolution in der Autoindustrie: Prof. Dr. Hajo Weber, Institut für Modernisierung Mainz (IMO)

15.00 Regionalprojekt Elektromobilität: Patrick Zankl, Bundesverband Solare Mobilität (BSM)

15.45 Schlussfolgerungen und Handlungsschritte: Dr. Georg Werckmeister, diag Innovationsforum Speyer

Produktinnovationen erforderlich

Umgekehrt sind aber auch bei der Einführung der Elektromobilität viele Arbeitsplätze bedroht, weil das Fertigungsvolumen drastisch geringer ist. Auspuff, Tank, Getriebe und andere Aggregate, die heute ganze Betriebe beschäftigen, werden nicht mehr gebraucht, andere müssen sich stark verändern. Dr. Werner Dietrich, Bevollmächtigter der IG Metall in der Südpfalz, stellte mit eindringlichen Worten die Notwendigkeit vor Augen, in den zahlreichen Automobil-Zulieferbetrieben der Region für den Wandel gerüstet zu sein. Betriebsräte aus einem Werk, das ausschliesslich Schalldämpfer herstellt, wiesen auf die Problematik hin, die mit einem Wegfall dieses Produkts verbunden ist. Die Autoradios und Navigationssysteme von Harmann Becker, der ebenfalls mit seinem Betriebsrat vertreten war, dürften hingegen nicht gefährdet sein. Dieser Betrieb könnte sogar davon profitieren, dass zur elektronischen Kommunikation, für die Verrechnung des Strompreises und dergleichen seine Technologie gebraucht wird. Das größte LKW-Werk der Welt von Daimler in Wörth am Rhein sieht den Wandel zur Elektromobilität für Lkws noch nicht in naher Zukunft, bietet aber bereits ein Müllfahrzeug in Hybridversion an, und sein Schwesterwerk in Düsseldorf einen rein elektrischen Lieferwagen namens Vito Cell.

Die Teilnehmer betonten übereinstimmend die Notwendigkeit eines Arbeitskreises, der sich dafür einsetzt, Technologien, Produkte und Dienstleistungen zu ermitteln, mit denen in der Region die Beschäftigungsrisiken aufgefangen werden können, die aus der „Dritten Revolution in der Automobilindustrie“ resultieren – so der Titel des Vortrags von Prof. Hajo Weber vom Institut für die Modernisierung der Wirtschaft in Mainz, gleichzeitig Soziologieprofessor an der TU Kaiserslautern.

Wie der Aufbau der E-Mobilität in einer Region ganz real und praktisch realisiert werden kann, schilderte Patrick Zankl vom Vorstand des Bundesverbandes Solare Mobilität, selbst Inhaber des Elektrofahrzeuginstituts (EFI) in Hannover, wobei er besonders die Notwendigkeit einer zureichenden Service-

Infrastruktur hervorhob. Um die Erfordernisse einer Ausbildung für E-Mobilität und Erneuerbare Energien festzustellen, führt Daniel Bannasch von der Metropolsolar in Mannheim ein Projekt gemeinsam mit der Universität Mannheim durch. Ingrid Wagner von Eurosolar Austria aus Wien, die schon 2005 beim Aufruf Elektromobilität auf dem Betzenberg mit einer Delegation beteiligt war, schilderte ihr Netzwerk Elektrofahrzeuge. Sie betonte zwei Punkte besonders: Die Energieversorgung müsse nicht (wieder) zentralistisch in den Händen großer Konzerne liegen, wie es etwa bei einer zentralen Gasversorgung der Fall wäre, sondern könne und solle vor allem dezentral erfolgen. Und sie wies auf die Technologie der Oberleitungsbusse (OBUS) hin, die ihren Strom über Leitungen erhalten und damit das leidige Problem der Batterien vermeiden. Die Auto- (und Omnibus-) Industrie hat bei uns überall auf die Beseitigung solcher Systeme hingewirkt, so dass sie im westlichen Deutschland nur in Solingen und Esslingen überlebt haben. Das Thema ist heute in Deutschland so tabu, dass schon jemand aus Österreich kommen muss, um uns daran zu erinnern.

Dr. Georg Werckmeister war früher bei der IG Metall tätig. Er ist Mitverfasser einer 18-seitigen Schrift „Energiewende – Beiträge der „Erneuerbaren Energien“ für ein zukunftsfähiges Energiesystem, herausgegeben von der IG Metall bereits Mitte 2001. Dort hieß es bereits damals im Kapitel 7 (Mobilität):

Der Einsatz fossiler Energien für die Mobilität ist rasch und deutlich zu senken (Effizienz) und dem sauberen Antrieb auf der Basis erneuerbarer Energien zum Durchbruch zu verhelfen. Nicht nur für den Klimaschutz ist das zwingend, sondern auch um die Schadstoffemissionen des Verkehrs im Interesse der Gesundheit zu reduzieren.



Rückblick: Kesselbergrennen, 6.-8.5.2011

Quelle: Internet und wattgehtab.com, mit frndl. Genehmigung von Patrick Zankl

In den Jahren 1905 und 1907 fanden die ersten Straßenrennen auf der Kesselbergstraße zwischen dem Kochel- und dem Walchensee statt, an welchen sowohl Autos als auch Motorräder teilnahmen. Die weiten Kurven am Scheitel des Passes erlaubten für damalige Verhältnisse hohe Geschwindigkeiten. So nahmen am ersten Rennen 60 Motorräder und 80 Touren- und Rennwagen teil. Nach einer elfjährigen Pause wurden in den Jahren 1928 bis 1935 neuerlich Rennen durchgeführt.

Und 2011 wurde erstmalig auf dieser traditionsreichen Rennstrecke ein Rennen für Elektrofahrzeuge durchgeführt. Primär ging es dabei nicht um Geschwindigkeit, vielmehr wurden die auch bei Oldtimerrennen üblichen Gleichmäßigkeitstests bewertet, und das auf 22 Kurven, 5 km Bergstrecke und 250 Höhenmetern.

Angekündigt wurden dann die drei Hauptteile des Anfang Mai stattfindenden Rennens für Elektrofahrzeuge:

- **1. Ein Bergrennen für Rennradfahrer**
die in unterschiedlichen Klassen starten, bei der die Kesselbergmeisterin und der Kesselbergmeister ermittelt werden.
- **2. Elektroautos**
werden an diesem Tag bei Demonstrationsläufen ihre Leistungsfähigkeit zeigen.
- **3. Ausstellungsgelände E-Mobility**
am Fuß des Kesselbergs wird alle alternativen Antriebsmöglichkeiten ausstellen. Vom Serienelektrofahrzeug bis hin zum Elektrorad kann sich der Besucher umfassend informieren. Am Sonntag den 8. Mai ist ein Probefahren möglich.

Am 07.05.2011:

08:30 Uhr – 10:30 Uhr - Rennrad Bergsprintrennen

10:45 Uhr – 11:15 Uhr - Twike Cup 1. Lauf

11:15 Uhr – 11:45 Uhr - Elektroserienfahrzeuge 1. Lauf