

Bei der Mobilität stellt sich ein Wandel ein

Autonome Fahrzeuge und Fernbusse: Der eigene Wagen wird hingegen zum Auslaufmodell, sagt ein Experte. Denn: Die Wege, wie sich Menschen fortbewegen, ändern sich rapide.

Von Stephan Herbert Fuchs

Bamberg – Sicher, entspannt und klimaneutral: So stellt sich Hans-Peter Kleebinder die Mobilität der Zukunft vor. Kleebinder ist der Insider schlechthin: Bei Audi war er Marketing-Chef und für den Bereich Social Media zuständig, jetzt lehrt er an den Universitäten Berlin und Sankt Gallen.

Elektromobilität ist für ihn erst einmal nur eine Übergangslösung. Aber was für eine: Zusammen mit dem autonomen Fahren und anderen Errungenschaften der New Mobility werden die Menschen künftig gesünder leben, die Städte sollen in Zukunft lebenswerter sein, Unfälle mit Personenschaden werden um 90 Prozent zurückgehen und das Auto soll zum Lebensraum, Rückzugsort, zur Oase des Wohlfühlens werden, erklärt er.

Beim Innovationsempfang des eigens gegründeten Fachausschusses der Industrie- und Handelskammer (IHK) für Oberfranken stellte Kleebinder seine Vorstellungen zur Mobilität der Zukunft vor und machte dabei auch deutlich, dass manch einer mit liebgewonnenen Gewohnheiten aufräumen muss. „Die Zeiten, in denen das Auto als Statussymbol vor der Haustüre stand, gehen langsam, aber sicher vorbei“, sagte Kleebinder, der auch als Zukunftscoach unterwegs ist. Mitfahrerservices, Car-Sharing, Flix-Bus, alle diese Formen der Mobilität zeigten deutlich, dass der Besitz eines eigenen Autos mehr und mehr unnötig wird. 93 Prozent der Zeit stehe ein Pkw nur

herum, für den Referenten eine „wahnsinnige Verschwendung von Ressourcen“.

Mobilität bezeichnete Kleebinder als eines der Grundbedürfnisse des Menschen. Die ganze Welt werde mobiler, gleichzeitig werde die Mobilität immer mehr eingeschränkt, beispielsweise durch die geplanten Dieselfahrverbote in einigen deutschen Großstädten. Elektromobilität könnte die Lösung sein. Doch trotz aller positiven Prognosen, so richtig durchgesetzt haben sich Elektrofahrzeuge bislang nicht. „Der deutsche Käufer möchte keine E-Autos, weil er mit dem, was er hat, zufrieden ist“, ergänzte IHK-Vizepräsident Michael Möschel, gleichzeitig Geschäftsführer der Verkehrsakademie Kulmbach. Er versprach, dass die Kammer die vielen oberfränkischen Automobilzulieferer beim Sprung zu den neuen Technologien mit Beratern und Netzwerken begleiten werde.

„Der deutsche Käufer möchte keine E-Autos, weil er mit dem, was er hat, zufrieden ist.“

Michael Möschel, IHK-Vizepräsident

„Die Zeiten, in denen das Auto als Statussymbol vor der Haustüre stand, gehen langsam, aber sicher vorbei.“

Hans-Peter Kleebinder, Mobilitätsexperte

Für Robert Martin, den Geschäftsführer der Klima- und Energieagentur Bamberg, ist Elektromobilität Kopfsache. Die meisten Autofahrer hätten Angst vor der relativ geringen Reichweite, doch diese Angst müsse man den Menschen nehmen. Die meisten Menschen würden kaum mehr als 200 Kilometer pro Tag fahren und das sei mit E-Autos mittlerweile problemlos möglich. Die Car-Sharing-Flotte der Klimaallianz besteht derzeit aus 14 Fahrzeugen, soll aber schon im kommenden Jahr erweitert werden.

Unermüdlich die Werbetrommel für E-Mobilität rührt Mario Münch, Geschäftsführer von Münch Energie in Rugendorf, dem nach seinen Worten energieeffizientesten Industriestandort Deutschlands. Münch tankt seinen Tesla mit selbst produziertem Strom aus regenerativen Energien. Ziehe man einen Vergleich mit Benzin für Verbrennungsmotoren, dann koste der Liter bei ihm gerade einmal 14 Cent.

Einer, der sich für E-Mobilität



Die Zahl der Elektroautos steigt. Das wirkt sich auf die Infrastruktur aus.

Foto: mphoto/Adobe Stock



Mario Münch, Geschäftsführer von Münch Energie, Hans-Peter Kleebinder, Mobilitätsexperte, Michael Möschel, IHK-Vizepräsident, Robert Martin, Geschäftsführer der Klima- und Energieagentur, Michael Danzer, Professor am Lehrstuhl für Elektrische Energiesysteme, und Moderator Matthias Will (von links), Ressortleiter Wirtschaft von Frankenpost und Neuer Presse, debattierten vor vielen Zuhörern über die Mobilität von morgen. Foto:Thorsten Ochs/IHK

starkmacht ist Professor Michael Danzer, Inhaber des neuen Lehrstuhls Elektrische Energiesysteme an der Universität Bayreuth. Die Batterien müssten sicherer, nachhaltiger und intelligenter werden, dann könnte es auch mit der E-Mobilität klappen. Genau darum gehe es auch

den Physikern, Chemikern, Ingenieuren und Informatikern im neuen interdisziplinär arbeitenden Forschungs- und Entwicklungszentrum Batterietechnik an der Uni Bayreuth.

Der Innovationsempfang wurde von Matthias Will, dem Ressortleiter Wirtschaft von Frankenpost

und Neuer Presse, moderiert. Zuvor hatte IHK-Präsidentin Sonja Weigand auf die Chancen hingewiesen, die mit der E-Mobilität für Oberfranken verbunden seien: „Wir wollen nicht nur als Kultur- und Genussregion wahrgenommen werden, sondern auch als Innovationsregion.“

Weiß ist noch lange nicht Weiß

Die Lackfabrik SW Color wird 25 Jahre alt. Die Größe des Werks wollen die Gesellschafter nun für fünf Millionen Euro verdoppeln.

Von Stefan Schreiberlmayer

Bindlach – Mit elf Mitarbeitern, von denen heute noch zehn an Bord sind, ging es 1993 los bei SW Color. Heute, 25 Jahre später, arbeiten 85 Menschen in der Lackfabrik auf dem Bindlacher Berg. Und das Wachstum dürfte weitergehen, denn das Unternehmen plant mit einer Millioneninvestition eine Verdoppelung seiner Lager- und Produktionskapazitäten. „Die ersten Jahre waren wirklich schwer“, erinnert sich Berthold Weißflach. „Auch für unsere Frauen, die den Kopf damals mit hinhalten mussten“, ergänzt Unternehmens-Mitgründer Helmut Suckfüll. In angemieteten Räumen am Bindlacher Bahnhof ging es 1993 los. Zehn Jahre später kam dann der Umzug an den jetzigen Standort auf dem Bindlacher Berg. Stetiges Wachstum inklusive dreier Erweiterungen hat es dort mittlerweile gegeben, durchaus auch schon im siebenstelligen Euro-Bereich. Aber jetzt soll die größte Investition in der Firmengeschichte folgen. „Vor allem der Produktionsbereich

hat sich seit 2003 kaum vergrößert. Es klemmt und zwick überall“, sagt Stefan Weißflach, der zusammen mit André Suckfüll mittlerweile die Anteile an der Firma von den Vätern übernommen hat, während diese weiter als Geschäftsführer fungieren. Gut fünf Millionen Euro wollen sie jetzt in die Hand nehmen, um die bestehende Produktions- und Lagerhalle quasi noch mal auf das insgesamt rund 37000 Quadratmeter große Grundstück zu stellen.

84 Meter lang, 36 Meter breit und

knapp zehn Meter hoch soll sie werden. Und damit Platz für effizientere Abläufe, aber auch für das Lager bieten. Denn bislang lagern zum Beispiel viele der benötigten Rohstoffe bei Expeditionen in der Umgebung. „Die wollen wir ins Werk holen und den Lagerbestand auch ausbauen, um gewappnet zu sein, wenn ein Lieferant mal Probleme mit dem Nachschub hat“, sagt Helmut Suckfüll.

„Die Genehmigungen von Gemeinde und Landratsamt für den

Neubau sind schon da. Jetzt liegen die Anträge bei der Regierung“, sagt Berthold Weißflach, der sich zusammen mit seinem Sohn um die kaufmännischen Belange kümmert, während die Suckfülls vor allem für Technik und Vertrieb zuständig sind. Ist alles durch, soll schnellstmöglich mit dem Bau begonnen werden, der noch im kommenden Jahr fertig werden soll.

Gut 20000 Kilo Lacke zum Auftragen sowie Einfärbepasten, mit denen zum Beispiel Kunststoffe durchgefärbt werden, gehen pro Tag an die Kunden, rund 4400 Tonnen im Jahr. Dabei machen Lacke 60 Prozent der Produktion aus. Und die sind heute viel umweltverträglicher als früher, sagt Helmut Suckfüll: „1993 betrug der Lösungsmittelanteil 70 Prozent, heute sind es im Schnitt zwei bis fünf Prozent.“ Die immer strengeren Vorschriften spielen dem Unternehmen sogar in die Hände, „denn das zwingt uns zu immer neuen Innovationen“.

An denen arbeiten ständig rund 20 Mitarbeiter aus Entwicklung und Qualitätssicherung im firmeneigenen Labor. 23000 verschiedene Rezepturen können aus mehr als 600 Rohstoffen und Vorprodukten hergestellt werden. Sie unterscheiden sich zum einen in den Anwendungen, die sie bei SW Color Qualitäten

nennen. Aber natürlich gibt es auch jede Menge Farbtöne. „Wir können allein rund 100 verschiedene Weißtöne liefern, jeder Kunde will doch seine individuelle Farbe“, sagt Berthold Weißflach. Dazu gehören etwa das DHL-Gelb und das UPS-Braun.

Unter 100 Kilo liegt ein einzelner Auftrag nur selten, es können aber auch schon mal 15 Tonnen sein, sagt Helmut Suckfüll. Preislisten gibt es bei SW Color so gut wie nicht, weil es fast keine Standardprodukte gibt. „Alles wird individuell auf Kundenwunsch entwickelt und produziert“, betont André Suckfüll. Das kann wenige Tage dauern, wenn es nur um einen neuen Farbton bei gleichen Produkteigenschaften geht. Aber auch ein Jahr oder mehr bei völligen Neuentwicklungen.

Die Produkte vom Bindlacher Berg gehen an die weiterverarbeitende Industrie, der Bereich Automotive hat mit gut 20 Prozent einen ordentlichen Anteil. Dabei sitzen viele Kunden in Deutschland, „aber wir liefern quasi in die ganze Welt – nach Nord- und Südamerika, nach China und natürlich in alle EU-Länder“, sagt Berthold Weißflach. Der Umsatz werde im laufenden Jahr auf 20 Millionen Euro steigen. Angesichts der geplanten Erweiterung ist das mit Sicherheit nicht das Ende der Fahnenstange.

„Die ersten Jahre waren wirklich schwer.“

Berthold Weißflach, Gründer



Sie wollen die größte Investition in der 25-jährigen Geschichte von SW Color stemmen: Helmut Suckfüll und Berthold Weißflach (unten von links) sowie Stefan Weißflach und André Suckfüll (oben von links). Foto: Andreas Harbach

Motorisierter Verkehr kommt Kommunen teuer

München – Der Auto- und Lastwagenverkehr kommt Deutschlands Kommunen laut einer neuen Studie im Vergleich wesentlich teurer zu stehen als Bus, Tram und Fahrrad. Der Pkw-Verkehr in einer Großstadt koste die öffentliche Hand und die Allgemeinheit etwa dreimal so viel wie öffentliche Verkehrsmittel, erklärte der Verkehrswissenschaftler Carsten Sommer von der Universität Kassel. Die im Verhältnis geringsten Zuschüsse fielen für den Radverkehr an, sagte er bei einer Veranstaltung des Fahrradclubs ADFC in München.

In Modellrechnungen für die drei Städte Kassel, Kiel und Bremen verglichen die Wissenschaftler die unterschiedlichen Verkehrsmittel sowohl rein betriebswirtschaftlich, nach Einnahmen und Ausgaben, als auch unter Einschluss externer Kosten. Dazu zählen beispielsweise Unfälle, Klimaschäden oder Luft- und Lärmbelastung.

In beiden Rechnungen schnitten Bus und Bahn besser ab als private Fahrzeuge. So deckt der ÖPNV in Bremen unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten laut Studie 61 Prozent seiner Kosten, während der Autoverkehr demnach nur 16 Prozent seiner Kosten deckt – auch wenn die Kommunen die Anschaffungskosten von Bussen und Bahnen selbst tragen, private Autos aber von ihren Besitzern bezahlt werden.

Sommer sagte, es sei nicht das Ziel gewesen sei, Autos schlechtzurechnen. Eine City-Maut – wie sie etwa London und einige andere internationale Metropolen erheben – kassiert allerdings keine deutsche Kommune. Dementsprechend produzieren Privatfahrzeuge in der Studie auch für Kommunen keine derartigen dauerhaften Einnahmen.

Zu den Kosten zählen Planung, Bau und Unterhalt der Straßen ebenso wie Reinigung und Winterdienst. Zu den Einnahmen gehören Parkgebühren und Knöllchen. Die vom Bundesverkehrsministerium geförderte Studie solle Kommunen helfen, ihre Verkehrsplanung zu verbessern, hieß es. dpa

Über weist Vorwürfe der Taxler zurück

München – Der Fahrdienstleister Uber hat die Kritik des bayerischen Taxigewerbes am eigenen Geschäftsmodell zurückgewiesen. „Alle Fahrer auf der Uber-App haben einen Personenbeförderungsschein und sind bei staatlich geprüften Mietwagen-Unternehmen angestellt“, teilte das Unternehmen anlässlich einer Protestaktion von Taxifahrern mit, die diese Woche in München und Nürnberg demonstriert hatten.

Die bayerischen Taxiverbände wollten mit der Aktion auf ihre Argumente in der Diskussion um eine Novelle des Personenbeförderungsgesetzes aufmerksam machen. Während sie zu eigenen Vorschlägen aus der Politik keine Rückmeldung erhalten hätten, seien die Positionen von Unternehmen wie Uber „laut eigener Aussage“ in die Regierungsarbeit eingeflossen, sagte Frank Kuhl, Vorsitzender des Verbands bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmen. Uber wies das scharf zurück. Eine entsprechende Aussage habe Uber nie getätigt, sagte ein Sprecher. dpa

China und USA wichtige Exportmärkte

Erfurt – Der Aufwärtstrend bei den Exporten der Thüringer Industrie hält an. Im zweiten Quartal wurden Waren im Wert von 4,1 Milliarden Euro in das Ausland geliefert, wie das Statistische Landesamt mitteilt. Das bedeute einen Zuwachs von 7,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Das Gros der Lieferungen ging mit 3,0 Millionen Euro in europäische Länder, etwa die Hälfte davon in Euro-Länder.

Wichtigste Exportmärkte vom Volumen der Lieferungen waren China und die USA mit jeweils rund 277 Millionen Euro im zweiten Quartal, gefolgt von Frankreich mit 272 Millionen Euro, wie aus den Erhebungen hervorgeht. dpa