



Firmenportrait bei Aura

Prozesswärme für den Heimat- markt China

NR. 10 Oktober 2009

32. Jahrgang

Elektromobilität

Viel Zukunftsmusik

Seite 3



Wirtschaft

Meldungen aus dem
Wirtschaftsleben

Seite 7



Nahaufnahme

Aus der pfälzischen Metall-
und Elektroindustrie

Seiten 8/9





Foto: ©PIXELIO/Marius Schmiel

Wahl

Koalitionen müssen aus Eisen sein. Schließlich werden sie ja geschmiedet. Nun ist Eisen kein besonders biegsamer Werkstoff. Eigentlich ist Eisen unter normalen Umständen überhaupt nicht flexibel: Es hält, oder es bricht. Nur unter Hitze lässt sich auch Eisen (ver-)biegen.

Wenn sich in den nächsten Wochen die Spitzen von Union und FDP zu ihren Koalitionsverhandlungen treffen, wird es schon einigermaßen heiß hergehen müssen, damit eine Koalition geschmiedet werden kann. Nicht ganz so heiß, wie es etwa bei der Neuauflage der Großen Koalition der Fall hätte sein müssen – aber auch bei den Wunsch-Koalitionären treffen zwei Wahlprogramme aufeinander, die – ohne zuviel Gesichtsverlust für eine der beiden Seiten – zusammengebracht werden müssen.

Dabei gilt es, den kleinsten gemeinsamen Nenner zu vermeiden, damit der größte gemeinsame Zähler dabei herauskommen kann. Diese Dilemma bricht dauerhaft nur auf, wer sich in Zukunft traut einen Lager-Wahlkampf zu führen. Es ist in der heutigen Parteienlandschaft kein Zeichen von Schwäche, von vorneherein die Möglichkeit einer eigenen absoluten Mehrheit

auszuschließen, sondern von Realitätssinn. Also sollen uns Schwarz-Gelb und Rot-Rot-Grün demnächst (wieder) von vorneherein sagen, wofür sie zusammen stehen.

Und falls es dann doch mal wieder zum „Betriebsunfall Große Koalition“ kommen sollte, dann müssen die Wähler eben wissen und erkennen, dass sie selber Schuld sind. Und vielleicht wäre es dann ganz gut, wenn die Spitzenpolitiker nicht flapsig-sauerländisch reagieren, sondern den Menschen erklären, wie so sie in einer Großen Koalition eben nicht die Dinge durchbringen können, die sie sich gemeinsam mit den Parteien, die ihrem Lager angehören, vorgenommen hatten. Wahlprogramme sind eben auch nur Wetten auf den Wahlausgang...

Marcel Speker

marcel.speker@pfalzmetall.de

inhalt

innovation

3 Viel Zukunftsmusik

firmenportrait

4-6 Die inneren Werte zählen

wirtschaft

7 USA: Deutsche Autos kommen an BIP in RLP: Minus 71,%, Jugendarbeitslosigkeit nimmt zu

nahaufnahme

8/9 Daimler bildet in Wörth 560 Azubis aus

Sattdampfturbine für Müllverbrennungsanlage in Österreich
Innovation ist das Fundament der Auto-Industrie

service: verkehr

10/11

grafik des monats

12 Deutschland tankt nach

impresum

Herausgeber: **PFALZMETALL**
Friedrich-Ebert-Straße 11-13, 67433 Neustadt
Internet: www.pfalzmetall.de
Redaktion: Marcel Speker (verantwort.)
Gestaltung: Rainer Sauter
Anschrift der Redaktion:
FERRUM-Redaktion, Hindenburgstraße 32, 55118 Mainz,
Telefon 0 61 31/55 75 31, Fax 0 61 31/55 75 39
E-Mail: ferrum@pfalzmetall.de
FERRUM erscheint monatlich.
Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Die zur Abwicklung des Vertriebs erforderlichen Daten werden nach den Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes verwaltet.

Titelbild: Speker; ©PIXELIO/ Daniel Litzinger.

Verlag: Dr. Curt Haefner-Verlag GmbH,
Dischingerstraße 8, 69123 Heidelberg.
Druck: Konradin Druck GmbH, Leinfelden-Echterdingen.

Elektromobilität

Viel Zukunftsmusik

Weltweit arbeiten Autokonzerne an Hybrid- und Elektrofahrzeugen, die eine neue Ära des Straßenverkehrs einleiten sollen. Doch mit überdimensionalen Handyakkus vollgepackte Sportwagen, die über 100.000 Euro kosten, zeigen bislang eher die gewaltigen Probleme mit der neuen Technik als eine mobile Alternative. Ohne einen Fortschritt in der Batterietechnologie wird das E-Auto kaum mit den immer sparsameren Benzinern und Dieseln konkurrieren können.

Schon kurz nachdem das erste Auto von Carl Benz über die Straßen tuckerte, wurde auch das erste E-Mobil gebaut. Doch durchsetzen konnte es sich nie: Die Bleiakkus der Elektrofahrzeuge waren viel zu schwer, die Reichweite minimal. Und selbst spätere Fortschritte in der Batterietechnologie blieben hinter der Effizienzsteigerung des Verbrennungsmotors zurück.

Hohe Ölpreise und die Klimadiskussion haben nun wieder einen Elektrohype ausgelöst, obwohl die Defizite im Vergleich zum Benzin- oder Dieselmotor fortbestehen: Selbst teure Lithium-Ionen-Akkus können nicht genügend Energie speichern. Eine 400 Kilometer lange Strecke zum Beispiel wäre nur mit 750 Kilogramm schweren Batteriepaketen zu schaffen – die so teuer sind wie ein Mittelklasseauto.

Hinzu kommen lange Ladezeiten, Gefahren durch Akkubrände und die begrenzte Lebensdauer. Tests der Hersteller beschränken sich deshalb auf wenige Hunderte Fahrzeuge, die in Metropolen wie London oder Berlin zum Einsatz kommen; in Israel soll es demnächst zumindest E-Fahrzeuge mit Wechselakku geben. Doch zum Alltagsgefährter werden die batteriebetriebenen Flitzer in naher Zukunft wohl kaum.

Selbst unter optimistischen Annahmen werden 2015 weltweit bestenfalls 2 Millionen E-Autos jährlich abgesetzt – gegenüber 70 bis 80 Millionen herkömmlichen Fahrzeugen.

Ein weiteres Problem: Abgasfrei ist das Elektroauto nur dort, wo es fährt. Die

wahre Kohlendioxidbilanz aber hängt stark davon ab, mit welchem Strom das Gefährt unterwegs ist. Während in Frankreich E-Mobile aufgrund des hohen Atomstromanteils CO₂-arm fahren, stecken in Deutschland derzeit hinter jedem Kilometer 90 Gramm CO₂ – fast soviel, wie ein moderner Kleinwagen in die Luft pustet.

Immerhin: Mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien besteht zumindest die Chance, dass sich diese hohen Werte ändern. So gibt es Pläne, die Autoakkus als Puffer für den stark schwankenden Windstrom zu nutzen. Ob jedoch tatsächlich viele Fahrer den Ladezustand ih-

res Autos von den Launen des Windes abhängig machen wollen, ist fraglich.

Daher spricht vieles für die Fortentwicklung des Hybridkonzepts. Die Varianten reichen von einem nur unterstützenden Elektromotor über Modelle, die kurzzeitig elektrisch fahren können, bis hin zu Plug-in-Hybriden, die an der Steckdose aufgeladen werden und die z.B. im Stadtverkehr ausschließlich mit Strom unterwegs sind.

Um die Technologie voranzubringen, brauchen die Autohersteller Partner in der Elektro-Industrie. In der Innovationsallianz „Lithium Ionen Batterie 2015“ sind 60 Kooperationspartner vereint, darunter Konzerne wie BASF, Bosch, Evonik und VW. Das Konsortium will 360 Millionen Euro investieren, um neue Superbatterien zu entwickeln. Das Bundesforschungsministerium gibt 120 Millionen Euro dazu. Insgesamt stehen im Konjunkturpaket II 500 Millionen Euro für E-Mobilität bereit.





ferrum-Firmenportrait bei Aura in Germersheim:

Die inneren Werte zählen

Foto: Gesamtmetall Artikeldienst

Die Situation für die Unternehmen der Deutschen Metall- und Elektro-Industrie ist höchst unterschiedlich. Während eine Reihe von Betrieben um das nackte Überleben kämpft, läuft bei anderen, oftmals Nischenanbietern, die Konjunktur sehr gut. Ein solches Unternehmen ist die Aura GmbH & Co. KG, ein Spezialist für Prozesswärme, aus dem pfälzischen Germersheim.

Die Ausmaße des silberglänzenden Metallzylinders sind beachtlich. Er nimmt in der Länge fast die gesamte Ladefläche eines großen Lkw-Tiefladers ein und der Durchmesser liegt bei knapp drei Metern. Mit seiner Hilfe werden künftig Kartoffeln frittiert. Natürlich nicht in der Frittenbude nebenan. Die Hochtemperatur-Prozess-Heizanlage wird Kartoffelchips in industriellen Mengen herstellen.

Die Lebensmittelindustrie ist nur eine von vielen Branchen, die die Aura GmbH & Co. KG aus dem rheinlandpfälzischen Germersheim mit ihren hochkomplexen Anlagen beliefert. Unternehmen, unter anderem aus der Papier-, Kunststoff-,

Holz-, Textil-, Gas- und Ölindustrie gehören zu den Kunden des Prozesswärme-Spezialisten vom Rhein. Mit einem Exportanteil von über 85 Prozent ist der Mittelständler fast ausschließlich auf den Weltmarkt ausgerichtet, wo er sich trotz internationaler Wirtschaftskrise mehr als gut behauptet.

Im Bereich der Papierherstellung sind die Germersheimer sogar Weltmarktführer. So verbauen die beiden größten Papiermaschinen-Hersteller der Welt, die Voith AG aus Heidenheim und Metso aus Finnland, in ihren Maschinen ausschließlich Aura-Anlagen. Mit deren Hilfe werden bis zu zwölf Meter breite Metallwal-

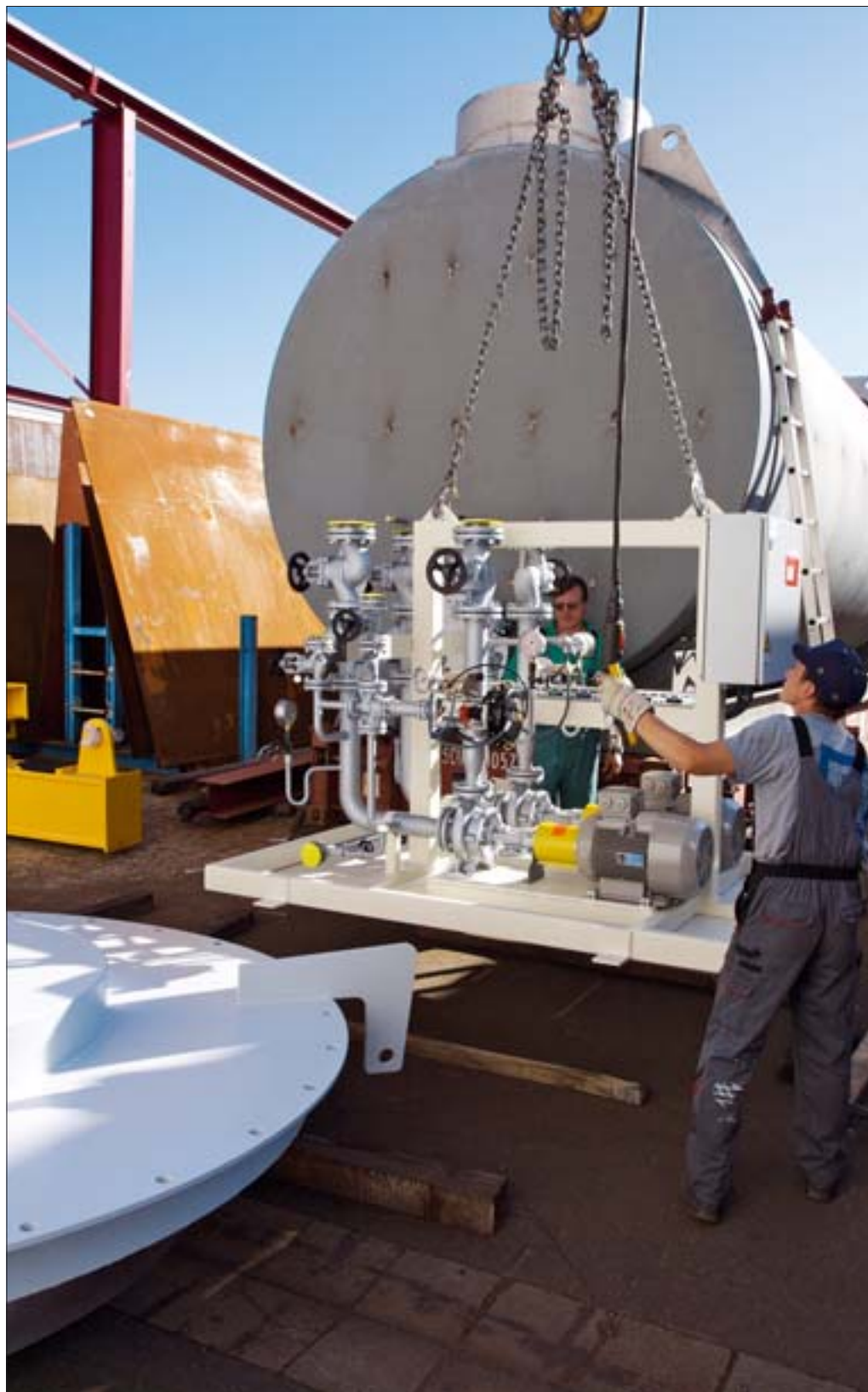
zen von innen mit Thermoöl aufgeheizt. Diese Walzen glätten am Ende des Herstellungsprozesses das Papier. Das Prinzip ist das gleiche, als wenn man mit einem Bügeleisen über ein Blatt Löschpapier fährt, wobei die zuvor raue Oberfläche durch Druck und Hitze glatt wird. Neben den beiden Marktführern beliefert Aura aber auch noch mittlere Hersteller von Papierkalandern.

Den größten Umsatzanteil verzeichnet Aura allerdings bei der Öl- und Gasindustrie (ca. 70 Prozent). „Mit Können, etwas Glück und Zufall“, so Geschäftsführer Georg Engelhard, „haben wir Ende der 90er Jahre in diesen eher geschlossenen

und konservativen Geschäftsbereich den Zutritt geschafft.“ Seitdem geht es mit dem Unternehmen teilweise sprunghaft bergauf. Es war denn auch die Ölindustrie, die im letzten Jahr für den bis dahin größten Einzelauftrag der Firmengeschichte in Höhe von 4,7 Millionen Euro für eine Thermoölanlage sorgte. Damit und mit anderen Aufträgen stieg der Jahresumsatz auf das Rekordniveau von rund 22 Millionen Euro und verdoppelte sich fast gegenüber 2007.

Um diesem Auftragsboom gerecht zu werden, wurde die Produktionsfläche im Jahr 2008 um gut ein Drittel vergrößert. Zusätzlich erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten von 69 (Mitte 2007) auf aktuell 80. Dieser Personalaufbau war für das Unternehmen nicht gerade einfach, da in der Region geeignete Fachkräfte fehlen und Großunternehmen gute Leute bereits an den Hochschulen abwerben. Darüber hinaus hat man bei Aura die Fertigungstiefe verringert und mehr Komponenten zugekauft. Sollte sich die Auftragslage irgendwann verschlechtern, könnte dies als Puffer genutzt werden, indem die Fertigungstiefe wieder erhöht und somit die Produktion ausgelastet würde. Doch dies spielt für den Betrieb im Moment keine Rolle. Denn auch in diesem Jahr, mitten in der Wirtschaftskrise, gibt es fast mehr als genug Arbeit. Engelhard und sein Geschäftsführerkollege Heinrich Gschwindt rechnen daher mit einem ähnlich guten Ergebnis wie 2008. „Wir haben kürzlich sogar einen Auftrag ablehnen müssen“, sagt Engelhard, „da er unsere Kapazitäten gesprengt hätte.“ Sorgen, die andere M+E-Unternehmen sicherlich gerne hätten.

Wichtigster Markt für die 1982 gegründete Aura ist übrigens China. Das Unternehmen gehörte mit zu den ersten in Deutschland, die von der chinesischen Regierung als Hersteller von Kesseln und Druckbehältern zertifiziert wurden (SQLS= Safety Quality Licensing System). Zusammen mit der Offshore-Zulassung zum Bau von Druckbehältern für Schiffe und Ölplattformen erfolgte Ende der 90er Jahre ein Großauftrag für ein chinesisches Ölförderungsschiff. Bereits 2001 eröff-





neten die Deutschen eine Repräsentanz in Peking. Damit ging es mit den Geschäften in China, das Engelhard „schon fast als Heimatmarkt“ bezeichnen möchte, steil nach oben. Fast alle chinesischen Ölkonzerne sind heute Kunden der Aura GmbH. Deren Thermoölanlagen erhitzen unter anderem Erdöl, damit es bei der Lagerung an den Bohrstellen oder während des Transports nicht erhärtet oder verklumpt.

„Heizanlagen“, sagt Engelhard, „können viele bauen, doch es sind die Details, die uns von den Wettbewerbern unterscheiden und die uns im Markt eine Alleinstellung bevorzugte Stellung verschaffen.“ Zudem hat Aura keine Serienproduktionen. Jede Anlage ist auf die jeweiligen Beheizungsanforderungen hin geplant, entwickelt und gebaut. Von Außen sehen „die silbernen Büchsen“ (Engelhard) zwar alle ähnlich aus, doch bei den Innereien liegen die entscheidenden Unterschiede. Das führt auch dazu, dass

das bei Chinesen beliebte Kopieren bei den Aura-Anlagen nicht funktioniert.

Einen besonderen Status im chinesischen Markt erwarben sich die Germersheimer im Jahre 2004. Dabei ging es um Heizanlagen für den Bau einer Pipeline zum Kela 2 Gasfeld im Nordwesten des Riesenreiches, sechs Flugstunden von Peking entfernt. Dieses Energieversorgungsprojekt war in China als „Nationales Projekt“ eingestuft und hatte somit in der Öffentlichkeit eine ähnliche Bedeutung wie etwa der Vier-Schluchten-Staudamm. Der Name Aura wurde dabei lobend in den Medien erwähnt. „Für uns war das in dem Land so eine Art Ritterschlag“, sagt Engelhard.

Doch das allein würde für den wirtschaftlichen Erfolg nicht reichen. „Es sind die Qualität und die lange Lebensdauer der Anlagen“, so Engelhard, „die unsere Kunden immer wieder überzeugen.“ Etwa im Sudan. Vor sieben Jahren hat Aura dort für eine chinesische Bohrstelle mit-

ten in der Wüste eine Thermoanlage gebaut. Die arbeitet seitdem ohne Störungen. Für die Ölfirmen ist das besonders wichtig, denn jeder Ausfall würde enorme Summen verschlingen. Jetzt soll diese Anlage im großen Maßstab erweitert werden. Diese Erweiterung hat einen Wert von rund 2,5 Millionen Euro und wurde, das macht Engelhard besonders stolz, ohne Ausschreibung an die Germersheimer vergeben. „Das ist bei dieser Größenordnung völlig außergewöhnlich“, freut sich der Geschäftsführer.

Die Zukunft sieht man in Germersheim recht optimistisch. Zwar seien Prognosen für neue Aufträge sehr schwer geworden, doch würden bei der Sicherung der Energieversorgung weltweit in den nächsten Jahren zunehmend Thermoölanlagen gebraucht. Engelhard setzt dabei vor allem auch auf Offshore-Anlagen. Zudem gäbe es neben China jetzt den Mittleren Osten, den man ähnlich erfolgreich beackern möchte.

USA: Deutsche Autos kommen an

Foto: Opel GmbH



Die deutschen Autobauer haben sich auf dem schwachen US-Markt im September besser als ihre ausländischen Rivalen geschlagen. Porsche verbuchte mit einem Zuwachs von 8 Prozent das deutlichste Plus unter den deutschen Herstellern. Volkswagen konnte seine Verkäufe um 1,5 Prozent steigern, BMW um

3,6 Prozent. Daimler verbuchte dagegen ein Minus von 13,4 Prozent. Die VW-Tochter Audi schlug 4,9 Prozent weniger Fahrzeuge los.

Insgesamt leidet die Branche in Amerika mit einem Rückgang von mehr als 20 Prozent weiterhin unter der Absatzkrise.

BIP in RLP: Minus 7,1 %!

Foto: ©PIXELIO/Angela Paizyk



Das Bruttoinlandsprodukt ist in Rheinland-Pfalz im ersten Halbjahr 2009 deutlich gesunken. Infolge der internationalen Wirtschafts- und Finanzmarktkrise lag das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt um 7,1 Prozent niedriger als im ersten Halbjahr 2008. Damit entsprach der Rückgang etwa dem Durchschnitt der alten Länder ohne Berlin (minus 7,2 Prozent). In Deutschland schrumpfte die Summe der erbrachten wirtschaftlichen Leistung preisbereinigt um 6,8 Prozent. In

jeweiligen Preisen lag der Rückgang in Rheinland-Pfalz bei minus 5,8 Prozent (Deutschland: minus 5,4 Prozent).

Dies sind Ergebnisse einer vorläufigen Berechnung des Arbeitskreises „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“, die in diesem Jahr aufgrund des drastischen Konjunktureenbruchs und der Umstellung der Wirtschaftszweigklassifikation mit größeren Unsicherheiten als üblich behaftet sind.

Arbeitslosigkeit bei Jugendlichen nimmt zu



Foto: ©PIXELIO/Matthias Balzer

In Rheinland-Pfalz ist die Zahl der jüngeren Arbeitslosen unter 25 Jahren innerhalb eines Jahres um fast 6 000 oder 39,2 Prozent auf über 21 000 im August 2009 gestiegen. Mit 8,2 Prozent liegt die altersspezifische Arbeitslosenquote dieser Altersgruppe um zwei Prozentpunkte über Gesamt-Arbeitslosenquote von 6,2 Prozent. Auch wenn sich in den letzten Wochen vor allem Absolventen von schulischen oder betrieblichen Ausbildungen arbeitslos melden mussten, sind nach einer Mitteilung der Regionaldirektion der Bundesagentur für Arbeit junge Leute ohne abgeschlossene Berufsausbildung weiter überdurchschnittlich von Arbeitslosigkeit betroffen.

Neuer Ausbildungsjahrgang startet:

Daimler bildet in Wörth 560 Azubis aus



Foto: Daimler

Insgesamt beginnen 188 junge Menschen ihre berufliche Ausbildung im Nutzfahrzeugwerk von Daimler, darunter die Auszubildenden zum Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker/in.

Für eine erste Gruppe ging es bereits am 17. August los, nun startete die zweite Hälfte der neuen Auszubildenden im Mercedes-Benz Werk Wörth. Insgesamt beginnt für 188 Jugendliche im Nutzfahrzeug-Werk der Einstieg ins Berufsleben. Für Werkleiter Yaris Pürsün ist die Ausbildung ein wichtiger Eckpfeiler für den Erfolg des Unternehmens. „Ich freue mich sehr, dass wir trotz der angespannten wirtschaftlichen Situation auch in diesem Jahr so viele junge Menschen ausbilden und ihnen einen Einstieg in den Beruf ermöglichen können. Gut ausgebildete Nachwuchskräfte sichern die Zukunft unseres Unternehmens. Sie helfen uns, mit ihrem Know-how kontinuierlich die Qualität unserer Fahrzeuge zu sichern“, sagt Pürsün. Insgesamt bietet das Werk Wörth mit dem neuen Jahrgang 560 jungen Leuten einen Ausbildungsplatz – so vielen wie nie zuvor.

Die Auszubildenden erwartet eine praxisnahe und umfangreiche Berufsausbil-

dung, an deren Ende die bestmögliche Qualifikation für den anschließenden Berufseinstieg steht. Die Ausbildung beginnt mit einer Einführungswoche im Werk, in der die Jugendlichen erste Informationen zu ihrem Einstieg in die Daimler-Arbeitswelt erhalten. Hier werden ihnen grundlegende Arbeits- und Lernmethoden vorgestellt und sie lernen in ersten Gruppenarbeiten ihre neuen Kollegen und ihre Ausbilder kennen. Eine Führung durch das Werk Wörth hilft darüber hinaus, einen ersten Überblick über das große Gelände zu erhalten.

Neu seit diesem Schuljahr ist die Möglichkeit während der Ausbildung einen weiteren Schulabschluss zu machen: In Zusammenarbeit mit der Berufsbildenden Schule Germersheim/Wörth besteht das Angebot, dass Auszubildende mit mittlerer Reife parallel zu ihrem Ausbildungsabschluss die Fachhochschulreife erlangen können. Dafür wird in den allgemeinbildenden Fächern wie Deutsch, Englisch und

Sozialkunde im Unterricht der Lehrstoff bis Abiturniveau vermittelt, bei den Fächern Mathematik und Physik erfolgt das durch Zusatzunterricht nach dem allgemeinen Berufsschulunterricht. Dieses Angebot steigert die Attraktivität der dualen Ausbildung und bietet jungen Leuten bessere Weiterbildungsmöglichkeiten im Berufsleben.

Momentan bietet das Nutzfahrzeugwerk Wörth 17 verschiedene Ausbildungsberufe an: Elektroniker/in für Automatisierungstechnik, Fertigungsmechaniker/in, Industriemechaniker/in, Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker/in, Kraftfahrzeugmechatroniker/in, Maschinen- und Anlagenführer/in, Verfahrensmechaniker/in und Werkzeugmechaniker/in und Kaufmann/in für Lagerlogistik/in, Industriekaufmann/frau, Informatik Kaufmann/frau und Kaufmann/frau für Bürokommunikation ausgebildet.

Siemens Turbomachinery Equipment GmbH in Frankenthal meldet:

Sattdampfmaschine für Müllverbrennungsanlage in Österreich

Die Siemens Turbomachinery Equipment GmbH hat jüngst einen Auftrag für die Lieferung einer Turbine für eine Müllverbrennungsanlage in Österreich erhalten. Das aus Frankenthal angebotene Konzept hat technologisch überzeugt und bietet dem Betreiber eindeutige Kostenvorteile. Der Auftrag hat einen Wert von knapp einer Million Euro.

In der Müllverbrennungsanlage soll bislang ungenutzter Dampf in elektrische Energie umgewandelt werden. Das Konzept ist in solchen Anlagen stets dasselbe: In der Anlage wird zunächst Müll verbrannt und mit der so entstehenden Hitze

Wasser in einem Kessel zu Dampf erhitzt. Dieser Dampf wird dann in eine Turbinenanlage geleitet und treibt so die Turbinenlaufräder an. Über ein Getriebe mit angeschlossenem Generator wird die mechanische Energie schließlich in elektrische Energie gewandelt.

„In den meisten Anlagen steht Heißdampf zur Verfügung, also Dampf ohne Nässeanteile. Dies war hier nicht der Fall“, so Dr. Volker Brakel, Vertriebsleiter des Frankenthaler Geschäftssegments Turbinen. „Durch die Bauweise unserer Turbinen war es für uns jedoch kein Problem, eine passende Turbine anzubieten“, erklärt Karl Findt, der verantwortliche Vertriebsingenieur. „In unseren Turbinen verbleibt

der Dampf nur vergleichsweise kurze Zeit, so dass Feuchtigkeit im Dampf nicht zu Schäden in der Turbine führen kann.“

Den Strom, der mittels der Turbine erzeugt wird, nutzt der Betreiber für weitere Teile der Müllverbrennungsanlage; den Rest speist er ins öffentliche Netz ein. Die Entscheidung für die Turbine aus Frankenthal fiel in hartem internationalem Wettbewerb letztlich aufgrund klarer technologischer Vorteile. Sowohl bei Teillast als auch bei Vollastbetrieb arbeitet die Maschine aus Frankenthal sehr effizient. Außerdem ist sie ohne Vorwärmen sehr schnell verfügbar. Auch die vergleichsweise robuste Bauweise der Frankenthaler Turbinen fiel positiv ins Gewicht.

Hering und Simon:

Innovation ist das Fundament der Auto-Industrie

Mit gezielter Beratung und Förderung soll die Automobilindustrie in Rheinland-Pfalz nach der Krise rasch wieder durchstarten. „Das Fundament muss allerdings die Automobilwirtschaft mit innovativen Entwicklungen legen“, waren sich Wirtschaftsminister Hendrik Hering und LVU-Hauptgeschäftsführer Werner Simon vor Journalisten bei der Internationalen Automobilausstellung IAA in Frankfurt einig.

Die Fahrzeugbranche sei mit 50.000 Arbeitsplätzen insgesamt – davon gut 35.000 bei Zulieferbetrieben – als zweitgrößter Industriebereich nach wie vor ein entscheidendes Standbein für die rheinland-pfälzische Wirtschaft. Rund 25 Prozent der in Deutschland produzierten Nutzfahrzeuge werden im südlichen Rheinland-Pfalz und in den angrenzenden Nachbarregionen produziert. Seit September 2008, dem Beginn der Absatzeinbußen, suche man daher, gemeinsam mit den Unternehmen, Maßnahmen

zur Bewältigung der aktuell schwierigen wirtschaftlichen Lage, sagte der Minister. Als erstes Bundesland hat Rheinland-Pfalz ein Soforthilfeprogramm aufgelegt und den Rahmen für Landesbürgschaften auf 800 Millionen Euro verdoppelt. „Beim Wirtschaftsministerium wurde zudem eine landesweite Koordinationsstelle eingerichtet, um den Unternehmen eine Anlaufstelle für schnelle Hilfe zu bieten“, so Hering. Kurzarbeitergeld sowie die Förderung von Weiterbildung in der Kurzarbeit schaffen ebenfalls Entlastung. Von der Abwrackprämie profitierten deutsche Hersteller kleinerer Autos, darunter auch Opel.

Werner Simon wies darauf hin, dass es den Unternehmen trotz der aktuell schwierigen Absatzlage bisher gelungen sei, im Wesentlichen ihre Belegschaften zu halten: „Da kann die Fahrzeug-Industrie in Rheinland-Pfalz sehr stolz drauf sein“, sagte er. Bewährte Fachkräfte seien wichtig, da jede Krise einmal zu Ende gehe: „Beim nächsten Aufschwung brauchen wir die Mitarbeiter, darum ver-

suchen die Unternehmen aktuell alles, was verantwortbar ist, um Entlassungen zu vermeiden.“ Die Kurzarbeit sei in diesem Zusammenhang ein hilfreiches Instrument. Allerdings gebe es hier keine Ewigkeits-Garantie: „Es liegt natürlich daran, wann es wieder aufwärts geht. Kurzarbeit kann nur einen gewissen Zeitraum überbrücken.“



Foto: Speker

LVU-Hauptgeschäftsführer Werner Simon (stehend) und Wirtschaftsminister Hendrik Hering (am Steuer) begutachteten den neuen Opel Astra.

ADAC-Winterreifentest:

Nur schwarz sind sie alle



Foto: ADAC

Zwei von drei Winterreifen wurden beim aktuellen Test des ADAC als „besonders empfehlenswert“ oder „empfehlenswert“ eingestuft. Autofahrer finden somit in allen Preisklassen wirklich gutes, wintertaugliches Material. Aber: Hände weg von den neun „nicht empfehlenswerten“ Produkten, die in den Leistungen deutlich abfallen.

Meist handelt es sich dabei um Exoten aus Fernost oder um Zweit- und Drittmarken großer Hersteller, die damit auch auf dem Billigmarkt präsent sein wollen. Insgesamt mussten sich 34 Winterreifen der Größen 185/60 R14 T und 205/55 R16 H den harten Testkriterien von ADAC und Stiftung Warentest unterziehen. Die Pneus wurden auf trockener und nasser Fahrbahn, auf Schnee

und auf Eis untersucht. Zusätzlich wurden Verschleiß, Kraftstoffverbrauch und Geräuschverhalten geprüft.

Bei den schmälere 185er-Reifen, wie sie z.B. auf Seat Ibiza und Skoda Fabia montiert sind, liegt der Vredestein Snowtrac 3 ganz vorn. Daneben erhielten noch fünf weitere Reifen die Auszeichnung „besonders empfehlenswert“: Fulda Montero 3, Continental WinterContact TS 800, Bridgestone Blizzak LM 30, Goodyear UltraGrip 7+ und Dunlop SP Winter Response. Die abgewerteten Firestone Winterhawk 2 und Pneumant PN 150 Wintec fielen wegen ihrer schlechten Bewertung auf Schnee durch. Marangoni 4 Winter und Sava Eskimo S3 boten katastrophales Verhalten auf Nässe, der Federal Himalaya WS-1 versagte in allen Testkategorien, abgesehen vom Verschleiß.

Bei den 205-ern konnte sich der Continental WinterContact TS 830 gegen 17

Konkurrenten behaupten. Ebenfalls mit „besonders empfehlenswert“ wurden der Goodyear UltraGrip 7+, ESA-Tecar Super Grip 7, Dunlop SP Winter Sport 3D und der Hankook Icebear W 440 bewertet. In dieser Gruppe gab es nur drei Ausfälle. Wieder mit dabei: der Firestone Winterhawk 2 mit der schlechtesten Schneewertung im Test sowie aus dem Billigsegment Goodride SW602 und Kenda Polar Trax (KR19). Diese wurden wegen der schwachen Fahrleistungen auf nasser Fahrbahn abgewertet. Die Reifen der 205er-Größe kommen bei Autos wie dem Audi A4, der Mercedes C-Klasse und beim Golf zum Einsatz.

Fazit: Wer beim Reifenkauf nur auf Billig setzt, wird vom Ergebnis enttäuscht sein. Besser ist es, Preis und Leistung zu vergleichen. „Besonders empfehlenswerte“ Reifen gibt es schon ab 46 Euro (185-er) bzw. 70 Euro (205-er).

Grafik des Monats



Deutschland tankt nach

Die weltweite Wirtschaftskrise hat bereits im vergangenen Jahr auf die Energiemärkte übergegriffen: Weil weniger Güter produziert und transportiert wurden, schrumpfte der globale Ölkonzum 2008 um 0,4 Prozent. Besonders deutlich war der Rückgang mit 6 Prozent in den USA, wenngleich die amerikanische Wirtschaft mit 879 Millionen Tonnen der bei weitem größte Verbraucher des schwarzen Goldes blieb.

Deutschland hingegen tankte im vergangenen Jahr gut 5 Prozent mehr Öl als im Jahr davor. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Bundesbürger plötzlich weniger sparsam mit dem kostbaren Rohstoff umgegangen wären. Vielmehr hatten 2007 zahlreiche Haushalte aufgrund der seinerzeit sehr hohen Ölpreise ihre Tanks nur so weit befüllt wie unbedingt nötig. Im Jahr darauf mussten die Verbraucher dann kräftig nachordnen.