31.08.2017 Reutlinger General-Anzeiger

**Reutlingen**

# Grüne bei einem Automann



BEATE MÜLLER-GEMMEKE MIT DEM VORSTANDSVORSITZENDEN DER ELRING-KLINGER-AG, DR. STEFAN WOLF. FOTO: NIETHAMMER

**Blind Date – Beate Müller-Gemmeke trifft auf den Vorstandsvorsitzenden von Elring-Klinger, Dr. Stefan Wolf**

VON HANS JÖRG CONZELMANN

**DETTINGEN.** Kann gut sein, dass der Wagen bald aus dem Verkehr gezogen wird, jedenfalls dann, wenn Euro-6-Zonen eingeführt werden. Dann muss die Grünen-Bundestagsabgeordnete Beate Müller-Gemmeke mit ihrem Diesel das Kerngebiet ihres Reutlinger Wahlkreises womöglich großräumig umfahren, weil ihr der Zugang von politischer Seite verwehrt wird. Alte Diesel müssen dann draußen bleiben.

Die Wochenend-Pliezhäuserin weiß nicht genau, ob ihr Diesel der Euro-4-Norm entspricht oder schon der Euro-5-Norm und ob er womöglich umrüstbar wäre. Dennoch trägt sie sich mit dem Gedanken, das Pferd zu wechseln: vom fossilen Verbrennungsmotor zum modernen Elektromotor. Auf welches Modell sie setzt, ist offen. Den BMW i3 hat sie schon mal probegefahren, zu mehr hat es

bisher nicht gereicht. Also große Frage: Welches E-Auto fährt die Grünen-Abgeordnete, sagen wir mal, in einem Jahr?

In dieser Frage ist das Unternehmen, das Müller-Gemmeke ansteuern muss, schon einige Schritte weiter. Der acht Jahre alte Diesel wird neben neuen Tesla-S-Modellen geparkt, die an der E-Tankstelle Strom ziehen. Daneben steht ein BMW i3, ebenfalls im Tankmodus. Der fortschrittliche Fuhrpark gehört der Elring-Klinger-AG, bisher der klassische Zulieferer von Teilen für Verbrennungsmotoren. Partner unseres Blind-Dates ist Dr. Stefan Wolf, Vorstandsvorsitzender der Elring-Klinger-AG, im Herzen ein CDU-Mann. Einer mit Weitblick, weil er den Spagat zwischen Verbrennungs- und Elektromotor schon lange vollzogen und ihn in gewinnbringende Projekte umgesetzt hat. Elring-Klinger entwickelt jetzt auch Batteriekomponenten, Leichtbauteile und Membrane für E-Fahrzeuge. Hier wird nicht unbedingt grün gewählt, hier wird aber grün gedacht und gehandelt. Sind die Positionen also deckungsgleich?

*»Machen Sie die Haube und den Kofferraum auf, da ist nichts drin«*

Es gibt Brezeln und Saft. Die beiden Blind-Dater sitzen nicht frontal, sondern übers Eck. Alte Bekannte wäre zu viel gesagt, aber man kennt sich bereits von anderen Treffen. Ende Januar war Müller-Gemmeke mit ihrem Bundesvorsitzenden Cem Özdemir bei Wolf, um sich die Firma anzuschauen. Jetzt ist sie allein. Wie steht es mit ihrem grünen Profil?

Ein Zitat ihres streitbaren Parteikollegen Boris Palmer ist die Initialzündung für erste Kontroversen. Das angekündigte Aus des Verbrennungsmotors bis 2030 sei eine »Vollbremsung mit Totalschaden« – für Wolf ist das Zitat eine Steilvorlage. »Es wird nicht funktionieren«, sagt er. Einen festen Termin zu nennen, sei »absolut fahrlässig«, weil man es technisch nicht schaffen werde. Und die Folgen für den Arbeitsmarkt seien unübersehbar.

Jetzt wird auch klar, weshalb die Tesla-S-Modelle bei Elring-Klinger im Hof stehen: Als Demonstrationsobjekte, als allseits greifbares Ergebnis einer Entwicklung, vielleicht auch als Ansporn. Die Mitarbeiter dürfen die Fahrzeuge testen, dürfen sich anschauen, wie die Zukunft aussieht. »Machen Sie die Motorhaube und den Kofferraum auf, da ist praktisch nichts drin«, erklärt Wolf. Ein Batteriepack, vier Elektromotoren an den Rädern, ein einfaches Zweigang-Getriebe – das war's. Müller-Gemmekes Mini hingegen beinhaltet eine Tankanlage, eine Abgasreinigungsanlage, ein Verbrennungsmotor, eine Motorsteuerung, ein hochkomplexes Getriebe – voll mit Teilen aus Baden-Württemberg, an denen Arbeitsplätze hängen. Und da ist es auch schon, das Totschlagsargument für wirtschaftspolitische Diskussionen im Ländle: die Arbeitsplätze.

Da muss Müller-Gemmeke erst mal tief durchatmen. »Politik muss immer mit Zielen agieren«, verteidigt sie den Termin 2030 der Bundespartei, den der grüne Ministerpräsident Winfried Kretschmann in einem heimlich aufgenommenen Video als »Schwachsinnstermin« tituliert hat.

Die Zielrichtung müsse 2030 sein. »Ob es dann 2031 oder 2029 wird, ist mir wurscht, es geht um die Richtung.« Im Übrigen seien die Grünen nicht allein: In Großbritannien und Frankreich dürfen ab 2040 keine Dieselfahrzeuge oder Benziner mehr verkauft werden, in Norwegen ab 2025. China führt 2018 eine E-Quote ein. »Wir Grünen sagen, es ist schon lange entschieden, dass es in die Richtung geht, jetzt wird aber entschieden, wo die Autos gebaut werden.« Der falsche Weg jedenfalls sei es zu sagen, »wir machen es nicht, weil Arbeitsplätze wegfallen«. Deutschland müsse aufpassen, dass es nicht abgehängt werde.

Das Grünen-Lob an Elring-Klinger kommt unverhohlen und dennoch fast zwingend. Denn trotz der Kontroverse im Datum herrscht Einigkeit in der Richtung. »Sie sind ein Vorbild«, sagt Müller-Gemmeke zu Dr. Wolf. »Wenn man weiß, wo man hin will, verändert man die Strategie, setzt auf neue Produkte, auf Entwicklung, auf Forschung«, lobt die Grüne, was sich im Ermstal vollzogen hat: Der Weg von der Zylinderkopfdichtung zu Teilen für den E-Motor. Politik könne dabei einen Schub geben, »damit klar ist, wohin es geht«.

Derzeit geht es vor allem nach oben – mit dem CO2-Ausstoß von Autos. Wolf macht dafür die Verteufelung des Diesels verantwortlich. Der Käufer werde veranlasst, einen Benziner zu kaufen. Ab 2020 aber gilt in der EU ein Grenzwert von 95 Gramm CO2/km für alle neu zugelassenen Autos. »Das werden wir nicht schaffen«, sagt Wolf. Die Folge sind hohe Strafzahlungen für die Hersteller, die nicht angefallen wären, wenn die Prognosen gestimmt hätten: Mehr Elektrofahrzeuge, mehr Dieselfahrzeuge. Der Mix aus Diesel, Benziner und E-Autos verschiebt sich ungünstig, was den CO2-Ausstoß angeht. »Das zeigt, dass es nicht sinnvoll ist, solche Daten zu setzen.«

Über kurz oder lang muss das E-Mobil kommen. Nur: Womit betreiben wir es? »Ich bin auch für Ziele, aber man muss sie inhaltlich anreichern«, kritisiert Wolf die Politik, die sich technisch viel stärker informieren müsste, was technisch möglich ist und was nicht. Auch was die Stromlieferung angeht. Würden heute 500 Teslas auf seinem Firmenhof stehen und gleichzeitig tanken, gingen in Wolfs Produktion die Lichter aus. Wie der Strom vom windhöffigen Norden in den Süden kommt, ist ihm schleierhaft. »Vielleicht schalten wir die Atomkraftwerke wieder ein«, provoziert Wolf, denn eines sei sicher: »Atomkraft ist zwar gefährlich, aber sauber.« Die Strommengen ließen sich derzeit anders gar nicht darstellen.

»Elektroautos müssen mit regenerativer Energie gefahren werden«, hält Müller-Gemmeke dagegen, »alles andere wäre verrückt«. Die Herkunft sei im Konzept der Grünen mit dem Datum 2030 synchronisiert: 100 Prozent erneuerbare Energien zeitgleich mit emissionsfreien Autos. »Natürlich muss Stromversorgung die Ladekapazität endlich mitdenken.« Dazu brauche es das Datum 2030, um gleichzeitig die notwendigen Stromversorgung auf den Weg zu bringen. Vieles sei ja schon gut: »Wir haben heute einen viel höheren Anteil an erneuerbaren Energien, als vor zehn Jahren gedacht.«

Es könne aber auch nicht Aufgabe der Politik sein, »die Schnarcher zu schützen«, kritisiert Müller-Gemmeke Verkehrsminister Alexander Dobrindt. »Wie kann man die Manipulationen so kleinreden?« Damit werde das Beharren auf dem Verbrennungsmotor sogar noch geschützt. Müller-Gemmeke will mit den Grünen in die andere Richtung gehen, auch aus anderen Gründen. Der volkswirtschaftliche Schaden des Klimawandels mache es unabdingbar, regenerative Energien und E-Mobilität zu fördern. Auch unter dem Aspekt möglicher Klimaflüchtlinge, »die man einfach nicht zurückschicken kann, weil das Land unterhalb des Meeresspiegels liegt«.

*»Wie führen wir unsere Industrie durch die Veränderungsprozesse?«*

Wobei die Digitalisierung noch viel mehr Arbeitsplätze gefährde als die Umstellung auf das Elektromobil, glaubt die Grünen-Politikerin. »Wir müssen anfangen, die Leute fit zu machen.« Stimmt, sagt Wolf, und aus seiner Sicht wäre es notwendig, ein eigenes Ministerium zu schaffen, das sich ausschließlich mit den Veränderungsprozessen in der Wirtschaft befasst. Dort müsste, jenseits des Kartellrechts, die Zusammenarbeit der Automobil-Industrie koordiniert werden, um alternative

Antriebe gemeinsam zu entwickeln. Die Aufgabe wäre klar: »Wie führen wir unsere Industrie durch die Veränderungsprozesse und wie kann die Politik unterstützend helfen.«

Am Ende sind sich beide einig: Die Kluft ist überbrückbar. Dr. Stefan Wolf könnte sogar mit schwarz-grün leben, wenn die Grünen so wären wie Kretschmann in Baden-Württemberg. Die Frage, ob er Müller-Gemmeke wählen würde, stellt sich allerdings nicht. Er wohnt in Sindelfingen, in einem anderen Wahlkreis. (GEA)