

Autor: MANFRED STOCKBURGER
Ressort: Wirtschaft Regional
Gattung: Tageszeitung

Auflage: 15.205 (gedruckt) 14.055 (verkauft)
 14.417 (verbreitet)
Reichweite: 0,04 (in Mio.)

"Das Interesse ist riesengroß"

Elektrobusse: Kunden wollen nicht nur den Antrieb, sondern komplette Module

Deutschlandpremiere für den Ziehl-Abegg-Bus: Letzte Woche gingen in Münster fünf der Fahrzeuge in den Linienbetrieb. Die Radnabenmotoren dazu stammen vom Künzelsauer Technologieunternehmen.

Mit Kommunen in Hohenlohe laufen Verhandlungen, aber die Stadtwerke von Münster waren schneller: Dort gingen letzte Woche die ersten fünf Stadtbusse in Deutschland in den Regelbetrieb, die von einem Elektromotor der Künzelsauer Ziehl-Abegg SE angetrieben werden. Bisher sind Busse mit dem ZA-Wheel-Motor lediglich in den Niederlanden und in Schweden im Linieneinsatz. Vorstandschef Peter Fenkl ist aber weiterhin guter Dinge, dass der Einstieg ins Automotive-Geschäft funktioniert - auch wenn es das Unternehmen einen längeren Atem benötigt als zunächst gedacht.

Produziert werden die Bus-Motoren im Antriebstechnik-Werk im Gewerbepark Hohenlohe - und zwar gemeinsam mit den Aufzugmotoren und Sonderantrieben etwa für Computertomographen, die das Mutterunternehmen des Hohenloher Motoren- und Ventilatorenclusters ebenfalls im Angebot hat. "Wir verarbeiten

derzeit etwa 500 Tonnen Stahl, Kupfer, Magnete, Kabel und Elektronik pro Monat", sagt Vorstandschef Fenkl. Insgesamt werden von den rund 180 Mitarbeitern in der neuen Fabrik derzeit pro Jahr etwa 12 000 Motoren hergestellt. Etwa 15 Prozent des Umsatzes der Ziehl-Abegg-Gruppe erwirtschaftet die Sparte. Gehen die Automotive-Pläne auf, dann wird dieser Anteil schnell wachsen. Steigt die Nachfrage, weil sich der Ziehl-Abegg-Elektroantrieb für Busse durchsetzt, könne die Fabrik schnell gespiegelt werden, erklärt Fenkl. "Das Interesse ist riesengroß", sagt er - nicht nur von Stadtwerken, sondern auch von Flughafenbetreibern, die dadurch Emissionen einsparen können. Aber es gibt auch Widerstände. "Wer wechselt bei so einem Bus das Öl? Niemand mehr", sagt Fenkl. Manche potenzielle Kunden, die über eigene Werkstätten verfügen, würden sich deswegen schwertun mit dem Einstieg in die Tech-

nologie. Wobei er nicht nur in Europa einen Markt für den Antrieb sieht, der keine lokalen Emissionen verursacht. Überrascht hat die Hohenloher, dass die Kunden von Ziehl-Abegg nicht nur den Antrieb wollen, sondern komplette Module einschließlich Hinterachse. So muss sich der Motorenhersteller plötzlich auch mit ganz anderen Themen beschäftigen - Bremsscheiben etwa. Die auch dann nicht einrostend dürfen, wenn sie im Alltag kaum gebraucht werden, weil die Motoren auch als Bremse wirken können und dann Energie zurückspeisen.

An dieser Stelle schließt sich wieder der Kreis zu den Aufzugmotoren, die das Unternehmen seit Jahrzehnten baut und die ebenfalls Strom erzeugen können, wenn die Reise zurück ins Erdgeschoss führt. Der Energieverbrauch von Aufzügen könne damit um bis zu 40 Prozent reduziert werden.

Abbildung: Der Antrieb in der Mitte des Rades kommt völlig ohne Antriebstrang und Getriebe aus. Weil die Batterien unter anderem auch beim Bremsen wieder aufgeladen werden, können sie besonders klein dimensioniert werden. Foto: Ziehl-Abegg

Wörter: 414

Ort: Waldenburg