



Das Vermächtnis

Ortstermin: Der insolvente Autobauer Karmann stellt in Bremen sein letztes Modell vor.

Das Auto steht auf dem Parkplatz des Bremer Weserstadions im Nieselregen. Ein Dutzend Fotografen, Kameramänner laufen um den Wagen herum, sie filmen die futuristische Front, das kühne Heck, halten ihre Objektive dicht an die geschlossenen Scheiben.

Im Innern des Wagens, im Halbdunkel, ist ein Mann zu sehen. Er sitzt hinter dem Lenkrad, er schaut in die Kameras, aber er lächelt nicht, wie man es erwarten würde bei einem Ereignis, das stolz als Weltpremiere angekündigt wurde. Der Mann blickt sehr ernst, er sitzt allein in dem Wagen, er wirkt wie ein Gefangener.

Der Mann heißt Stefan Schirmbeck, er ist Projektleiter beim insolventen Autobauer Karmann in Osnabrück, und das Auto, um das sich hier die Journalisten drängen, es ist sein Auto.

Er hat es geplant, gebaut, zur Serienreife gebracht, zusammen mit seinen Mitarbeitern bei Karmann, er hat auch den Segen vom TÜV bekommen, und all das gelang in nicht einmal zehn Monaten.

In der Autoindustrie, die normalerweise in Jahren denkt, ist das ein kleines Wunder. Schirmbeck sollte sich freuen, sich feiern lassen für diesen Kraftakt. Aber er sitzt einfach nur in seinem Wagen und guckt nach draußen.

Der Wagen trägt die Bezeichnung E3, das Kürzel steht für Energieeinsparung, Energieeffizienz, erneuerbare Energien. Karmann hat den E3 für den norddeutschen Energieversorger EWE gebaut. Der Wagen soll das weltweit erste Auto sein, das von einem Energiekonzern in Auftrag gegeben wurde.

Gebaut werden sollte ein Elektroauto der zweiten Generation, so lautete die Vorgabe. Es sollte kein Hybrid werden, entstehen sollte ein vollwertiges Elektroauto ohne Benzin-, ohne Dieselmotor, das einen revolutionären Zusatznutzen bietet. Der E3 soll nicht nur ein Fortbewegungsmittel sein, er soll auch einen Zweck erfüllen, wenn er steht. Als dezentraler Energiespeicher für Strom, gewonnen aus Windkraft, aus Sonnenenergie.

Es war ein Ziel der alten Bundesregierung, es ist ein Ziel der neuen, dass der Anteil von Strom aus regenerativen Quel-

len größer wird in den kommenden Jahren. Doch Wind- und Sonnenenergieanlagen produzieren Strom nicht unbedingt dann, wenn er gebraucht wird. Morgens, wenn die Deutschen aufstehen, wenn sie ihre Wasserkocher, Toaster, Radios anstellen; abends, wenn sie von der Arbeit nach Hause zurückkehren.

Strom aus regenerativen Quellen muss verlässlich gespeichert werden, um nutzbar zu sein, und die Speicherung in Autobatterien ist eine elegante Lösung. Und dürfte ein großer neuer Markt werden für Deutschlands Autobauer.

Doch Karmann wird von dieser Entwicklung nicht mehr profitieren können. Die Reste der Firma werden gerade vom Insolvenzverwalter verramscht. Schirm-

Es gibt eine winzige Chance, dass Karmann wiederaufersteht, als Hersteller von Elektroautos. Die Keimzelle für die Wiedergeburt gibt es schon. Es ist die Karmann E-Mobil GmbH, ein kleines Tochterunternehmen der insolventen Muttergesellschaft.

Aber hier auf dem Parkplatz scheint niemand an eine Wiedergeburt zu glauben. Es gibt nicht einmal einen Hinweis auf die Mitarbeit von Karmann bei dem Projekt. Zu sehen sind EWE-Fahnen, EWE-Wimpel, EWE-Pressemappen. Und an der Wand des Stadions hängen riesige EWE-Schilder.

Immerhin ist der Pressesprecher von Karmann da. Er heißt Christian Eick und überreicht seine Visitenkarte. Auf der Rückseite findet sich der Hinweis auf eine

Werbeagentur. Eick war lange bei Karmann beschäftigt, er arbeitet jetzt als Berater der Firma. Die Journalisten können den E3 nicht nur fotografieren und filmen, sie können auch mitfahren. Schirmbeck chauffiert sie, er wird nur beiläufig vorgestellt, und er muss darauf hinweisen, dass er nicht irgendein Chauffeur ist, sondern der Mann, der dieses Auto gebaut hat. Er klingt frustriert. Zur Pressekonferenz im fünften Stock des Weserstadions kommt er zu spät.

Vorn auf dem Podium sitzen die Wirtschaftsminister von Bremen und Niedersachsen, neben ihnen der Vorstandsvorsitzende der EWE. Sie reden über Schirmbecks Auto,

über seine Bedeutung für die Stromversorgung, den Klimaschutz, für Deutschland.

Jörg Bode, Wirtschaftsminister Niedersachsens, sagt, dass er „verdammt stolz“ sei auf dieses Auto. Und Bodes Kollege aus Bremen hofft, dass man in China bald an „die Metropolregion Bremen/Oldenburg“ denkt, wenn es um fortschrittlichen Autobau geht, nicht mehr an München oder Stuttgart.

Schirmbeck hört sich das alles an. Er steht hinten im Saal, vor der Garderobe. Er bleibt bis zum Ende der Konferenz. Dann geht er hinaus, ohne sich umzudrehen.

Am vergangenen Freitag teilte VW mit, der Konzern werde Maschinen, Anlagen und Grundstücke von Karmann kaufen. Mitarbeiter werden nicht übernommen, einige können sich aber neu bewerben. UWE BUSE



Konstrukteur Schirmbeck: Als Weltpremiere angekündigt

beck hat also allen Grund, wütend zu sein auf die Welt da draußen.

Seit fast 30 Jahren arbeitet er als Ingenieur für Karmann, und er ist stolz auf die Wagen, die in den Werken gefertigt wurden, bevor das Management des Familienunternehmens die Firma gegen die Wand fuhr. Es waren prestigeträchtige Modelle der großen Hersteller. Das A4-Cabrio von Audi, Coupés der C-Baureihe von Mercedes. Und natürlich der legendäre Karmann Ghia von VW. Der E3 hätte gut in diese Reihe gepasst. Er hätte die Zukunft von Karmann sichern können – und auch die Zukunft von Schirmbeck.

Doch der E3 kommt zu spät, und noch ist er ein Einzelstück. Es soll eine Handvoll Wagen folgen, Forschungsfahrzeuge für die EWE, danach ist alles offen.

FOTOS: JÖRG MÜLLER / AGENTUR FOCUS