

MOBILES LEBEN

Urbane Flitzer
Der i3 von BMW macht beim Fahren richtig Spaß – doch beim Laden weniger ▶ Seite 65

VW-MARKETING

Geschwätz ersetzt Information

VON JOACHIM BECKER

Produktlyrik für ein Auslaufmodell: „Die Sonne küsst den Pazifik. Versinkt in ihm. Und färbt den Himmel überm Strand von Malibu in einen atemberaubenden Mix aus Gelb, Dunkelblau, Orange, Rot.“ Das Beetle-Cabrio sei der perfekte Sitzplatz, „um dieses wunderbare Schauspiel zu genießen“, heißt es weiter. Atemberaubend waren die Farbenspiele tatsächlich, als der kalifornische Ort jüngst vom Feuer zerstört wurde. Dass Volkswagen drei Wochen nach den Großbränden die sentimentale Story ins Presseportal stellt, ist nur der Kollateralschaden eines größeren Kampfes um Herz und Hirn der Kunden.

Nicht nur der Käfer-Nachbau, auch die konventionelle Pressearbeit des VW-Konzerns wird ausrangiert. Statt Sachinformationen geht es jetzt um Gefühle. Der neue Chef Herbert Diess will es so. Helden-Geschichten sollen die dunklen VW-Jahre vergessen machen. Storytelling heißt der neue Marketing-Trend. Um echte Storys geht es dabei nicht. Sondern um Wohlgefühl-Langeweile, aufgepeppt mit Home-Storys, Mode, Lifestyle und veganen Autos. Eine entsprechende Erzählung zum Audi E-tron (der keine Lederbezüge mehr hat) spielt zum Beispiel in Masdar City. Von „einer der nachhaltigsten Städte weltweit“ geht es hinauf auf den zweithöchsten Berg der Vereinigten Arabischen Emirate. Da kann der 2,5-Tonner beim Bergabfahren ganz viel Energie zurückgewinnen. Dass der Elektro-Brummer eine ähnlich zwiespältige Öko-Bilanz hat wie die halbfertige Retortenstadt, wird unterschlagen.

Über die Umweltbilanz großer E-Autos wird kein Wort verloren

Logik spielt beim Storytelling kaum eine Rolle. Stattdessen sollen positive Emotionen transportiert werden. Schade, dass die alten Klischees nicht mehr funktionieren. Das Narrativ des tugendhaften deutschen Technikers etwa, den VW 2014 zur Werbefigur machte. In einem US-Spot wuchsen ihm Flügel, wenn ein Wagen 100 000 Meilen (161 000 Kilometer) erreicht hatte. Nach dem Diesel-Betrug braucht das Land neue Geschichten. Blöd nur, dass viele Kunden nicht gerade auf die Elektromobilität gewartet haben.

Dabei gäbe es genug spannende Tech-Storys: Computer-Nerd bastelt in einer Garage Batterieautos zusammen, kippt bei der ersten öffentlichen Probefahrt eimerweise Eis auf die glühenden Akkus, kiff beim Interview und wird von den Auto-Managern bewundert, die ihn früher ausgelacht haben. Das Urheberrecht hat Tesla-Boss Elon Musk.

Vielleicht brauchen die Autoren, Auto-Bosse und ihr Publikum nur etwas mehr Mut. Mercedes lädt schon mal junge Mode-Blogger ein, um mit ihnen über autonome Autos zu diskutieren. Mode geht ja generationsübergreifend immer, da kann man Outfits und Identitäten frei wählen. So wie man auch Automarken (ver-)wechselt kann, wenn künftig immer mehr Kunden auf Nutzen statt Besitz setzen. Deutschland hat bisher kaum griffige Antworten auf den digitalen Tsunami zu bieten. Demnach dürfte es aber tragische Stoffe genug geben. „Ein Hauch von Abschied in der Luft“, heißt es in der Beetle-Story. Das könnte bald auch für manche Autohersteller gelten.



Joachim Becker macht sich große Sorgen, dass die deutsche Autoindustrie die Digitalisierung verpasst.



Übung im Simulator: Die Trainer können den Piloten Probleme und Technikausfälle einspielen. Darauf muss richtig reagiert werden.

FOTOS: C. PAPSCH / ADAC, MVÖ

Adrenalin im Cockpit

In Sankt Augustin steht einer der modernsten Simulatoren für Rettungshubschrauber. Piloten absolvieren dort ihre Aus- und Weiterbildungsflüge – und setzen sich Situationen aus, die sie in der realen Welt nie trainieren könnten

VON MARCO VÖLKLEIN

Andreas Schmidt schwebt in einem weiten Linksbogen über der Unfallstelle ein. Unten auf der Straße hat sich bereits ein Einsatzfahrzeug der Feuerwehr positioniert, Blaulicht blitzt, auf der Straße dahinter stauen sich die Autos. Doch Rettungshubschrauberpilot Schmidt achtet zunächst mal auf das weitere Umfeld. Rechts von ihm verläuft eine Hochspannungsleitung, unten neben der Straße leuchtet eine einzelne Laterne schwach in der einsetzenden Dämmerung. „Dort könnte auch ein Kabel verlaufen“, sagt Schmidt. Entsprechend viel Abstand hält er von der Laterne als er kurz darauf den Helikopter auf einem abgeernteten Feld direkt neben der Unfallstelle absetzt.

Normalerweise würde Andreas Schmidt nun die beiden Triebwerke seines Rettungshubschraubers abschalten, der Notarzt und der Notfallsanitäter würden aus dem Helikopter nach draußen hechten und zur Unfallstelle eilen. Doch nichts von all dem geschieht. Vielmehr bleibt Schmidt an diesem Montagmorgen einfach sitzen, lässt sich die Punkte auf der Checkliste für den nächsten Start durchgehen und hebt wieder ab. Denn den Unfall, über dem Schmidt gerade noch gekreist ist, hat es nie gegeben. Das Feuerwehrfahrzeug existiert nur virtuell, auch die Strommasten und die Laterne sind kaum mehr als zusammenge setzte Lichtpunkte auf einer großen, in einer Kugel um ihn herum gespannten Leinwand. Denn Andreas Schmidt sitzt in einem Hub-

schauber-Simulator der ADAC Luftrettung in Sankt Augustin und absolviert lediglich einen Trainingsflug.

Insgesamt drei Simulatoren hält eine Tochterfirma des Autoklubs in dem kleinen Ort in der Nähe von Bonn vor. In einer großen Halle sind die drei halbrunden Kuppeln aufgebaut. Jede von ihnen ruht auf vier Teleskopbeinen, über schmale Brücken, die später weggeklappt werden können, gelangt man in das Innere der Kuppeln. Dort erwartet einen ein komplett ausgestattetes Helikopter-Cockpit; im Heck allerdings, dort, wo sich in einem gewöhnlichen Rettungshubschrauber der Notarzt um den Patienten kümmert, steht eine Art Steuerpult mit mehreren Monitoren und Tastaturen. Von hier aus werden die Simulationen gesteuert, hier sitzt auch der Prüfer, der schaut, ob Pilot Andreas Schmidt an diesem Montag alles richtig macht.

Zweimal im Jahr muss jeder Pilot eines Rettungshubschraubers einen „Checkflug“ absolvieren, wie es im Fliegerdeutsch heißt, um seine Lizenz zu erneuern. Außerdem müssen Piloten für jeden einzelnen Hubschraubertyp, auf dem sie später eingesetzt werden sollen, einen mehrwöchigen Einführungskurs absolvieren, um eine sogenannte Typberechtigung zu erlangen. Zudem müssen Flüge auf hoher See, im Hochgebirge oder mit Nachtsichtgeräten trainiert werden, ebenso Landungen auf Kreuzungen zwischen engen Häuserschluchten oder auf einer kleinen Landestelle auf einer Ölplattform im Meer. Vieles davon wurde früher während wirklichen Flügen in realen Maschinen trainiert – das kostete nicht nur Geld

und Treibstoff, sondern auch die Nerven von Anwohnern beispielsweise von Flug- und Landeplätzen. Dort kommen solche Trainingsflüge gar nicht gut an.

Im Simulator dagegen üben die Piloten nun nicht nur umweltfreundlicher, sie können dort auch „Szenarien trainieren, die im realen Flugbetrieb gar nicht möglich wären“, sagt Thomas Hütsch, der Geschäftsführer der ADAC HEMS Academy, die das Aus- und Fortbildungszentrum in



Hubschrauberpilot Andreas Schmidt

Sankt Augustin betreibt. Wer seine Piloten in deren Rettungshubschraubern zum Beispiel mit einem plötzlich auftretenden Gewittersturm konfrontieren möchte, muss im Simulator nur auf einen Knopf drücken – und nicht darauf warten, dass sich draußen am Himmel etwas zusammenbraut. Zumal in der Realität ohnehin kaum ein Pilot freiwillig seine Maschine in eine Gewitterfront steuern würde.

Bis vor Kurzem betrieb der Klub erst zwei Simulatoren, jeweils einen für die Airbus-Hubschraubertypen EC135 sowie EC145. Der dritte Simulator für den Airbus-Typ H145 ging erst in diesem Jahr in Betrieb. Gut zwölf Millionen Euro kostete die Anschaffung. Die modernen Helikopter vom Typ H145 kommen mehr und mehr im Luftrettungsdienst zum Einsatz – nicht nur beim ADAC, auch die DRF Luftrettung sowie andere Betreiber setzen darauf. Entsprechend groß sei das Interesse an dem Simulator, sagt Geschäftsführer Hütsch. So lässt nicht nur die Luftrettungstochter des Automobilklubs ihre Piloten in Sankt Augustin aus- und weiterbilden, vielmehr schicken auch die DRF, zahlreiche Länderpolizeien, die Schweizer Luftrettungsorganisation Rega sowie die Betreiber von Ölbohrplattformen oder Offshore-Windparks ihre Crews vorbei.

Dabei zeigt sich dann auch, dass sich die Flieger in der Luft durchaus unterschiedlichen Szenarien stellen müssen – und diese im Simulator entsprechend geübt werden müssen. Schmidt und seine Kollegen von der ADAC Luftrettung zum Beispiel verlassen eine Einsatzstelle, an der sie zum Beispiel einen Patienten aufgenommen haben, in aller Regel rückwärts. An diesem Montag zum Beispiel lässt er an der Unfallstelle mit der Hochspannungsleitung und dem Lichtmast die Maschine zunächst nur einige Meter über dem Boden schweben, dreht dann kurz nach links um fast 180 Grad. So prüft er, ob der Weg nach hinten auch wirklich frei ist. Dann schwenkt er wieder zurück – und hebt anschließend nach hinten oben ab. Der Sinn

des Ganzen: „Sollte etwas passieren“, sagt Schmidt, sollte also zum Beispiel eine Turbine ausfallen oder der Heckrotor streiken, wäre nach vorne genügend Raum, um den Heli wieder sicher runter zu bringen.

Anders dagegen verfahren die Kollegen von Offshore-Unternehmen, wie Thomas Gassmann vom ADAC erklärt. Heben deren Piloten zum Beispiel von einem Montageschiff oder einer Bohrplattform auf hoher See ab, sind sie angewiesen, bei einem Problem oder Defekt im Heli auf keinen Fall erneut das Landedeck anzusteuern – sondern den Hubschrauber möglichst daneben ins Wasser zu setzen. So müssten im Zweifelsfall nur rund fünf bis zehn Millionen Euro für den Helikopter abgeschrieben werden, nicht aber ein Vielfaches davon für ein ganzes Schiff.

Damit die Crew auch im äußersten Notfall richtig reagiert, werden solche Situationen immer und immer wieder trainiert. Andreas Schmidt etwa hat sich auf seinem gut zweistündigen Checkflug schon mehrmals mit einer ausgefallenen Turbine herumschlagen müssen. Auch die Pedalsteuerung war zwischenzeitlich tot, aus einer Nebelwand musste er sich und seine Maschine per Instrumentenflug wieder herausbugsiern. Nun, kurz vor Schluss, fallen sogar beide Turbinen aus – die größte, anzunehmende Katastrophe in einem Hubschrauber. Schmidt fängt die Maschine ab, schlittert mit den Kufen über die Landepiste, setzt sogar vergleichsweise weich auf. Und macht dabei einen äußerst entspannten Eindruck. Aber fühlt er sich auch so? „Naja“, gibt er zu, nicht ganz. „Da war schon ordentlich Adrenalin im Blut.“

Ein Mythos steht still

Bis weit ins nächste Jahr hinein ist die Wuppertaler Schwebbahn außer Betrieb. Enttäuscht darüber sind nicht nur viele Einwohner der Stadt

Es heißt: Wer ihren Fußballverein, den Wuppertaler SV, nicht kennt, dem verzeihen die Wuppertaler. Wer aber noch nie etwas von der Schwebbahn gehört hat, der erntet böse Blicke. Die Wuppertaler Schwebbahn (WSW) ist älter als die Stadt selbst, sie ist ein Wahrzeichen im Bergischen Land, sie ist kurzgesagt: deutlich mehr als ein Verkehrsmittel. Und steht voraussichtlich noch bis zur Jahresmitte 2019 still.

Grund dafür ist ein Zwischenfall Ende November, bei dem eine 350 Meter lange Stromschiene in die Tiefe stürzte und einen Cabrio-Fahrer nur knapp verfehlte. Zwei Züge wurden dabei beschädigt. Seitdem dauert die Ursachensuche durch Sachverständige an, weiterhin wird durch die Staatsanwaltschaft nur vermutet: Der Zwischenfall des Gutachters habe keine erkennbare Unfallursache ergeben, es gehe nun an die Feinuntersuchungen.

In den vergangenen fünf Jahren handelt es sich bereits um den zweiten größeren DIZdigital: Alle Rechte vorbehalten – Süddeutsche Zeitung GmbH, München. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über www.sz-content.de

Zwischenfall: Im Oktober 2013 war ebenfalls eine Stromschiene abgefallen und auf die Fahrbahn, auf Autos und in die Wupper gestürzt. Damals ruhte der Betrieb bis Ende November. Und auch mit Blick auf die gesamte Betriebszeit der Schwebbahn häufen sich die größeren Unfälle in der bislang zweiten Lebenshälfte der Schwebbahn: Im April 1999 ereignete sich bei dem Absturz eines Triebwagens der einzige Unfall mit Todesopfern, im Juni fuhr die Schwebbahn wieder.

Und nun muss Stadtwerke-Sprecher Holger Stephan vermelden: „Die Arbeiten des Gutachters dauern an. Weil wir im Anschluss umfangreiche Sicherungsmaßnahmen wie etwa eine erneuerte Aufhängung planen, werden sich die Bauarbeiten bis in die Jahresmitte 2019 ziehen.“ Damit sei die Schwebbahn in ihrer mehr als 100-jährigen Geschichte noch nie so lange ausgefallen, selbst geplante Maßnahmen zur Erneuerung der Gerüste legten den Betrieb

höchstens sechs Wochen lang lahm. „Zum dritten Mal in ihrer Geschichte ist für mehrere Monate Stillstand“, sagt Stephan.

Dabei wurden über die vergangenen 20 Jahre hinweg bereits 500 Millionen Euro in die Erneuerung gesteckt. „Die ersten Bauteile sind mittlerweile auch eben 20 Jahre alt und damit nicht mehr neu“, erklärt Stephan. In den Köpfen der Wuppertaler „fährt die Schwebbahn immer“, sie

Normalerweise nutzen pro Tag etwa 80 000 Fahrgäste die schwebenden Waggons

interessieren sich wenig für die genauen Daten der bisherigen Stillstände. Der Faszination Schwebbahn kommt man nämlich ebenso mit schieren Zahlen nur ein Stück weiter: Im Jahr 1901 eröffnet, 13,3 Kilometer lang, insgesamt 20 Stationen, täglich etwa 80 000 Passagiere.

Vielmehr sind es die nostalgischen Erinnerungen, die den Mythos erhalten. Der Grundschulausflug vor 25 Jahren, die Fahrt zum Zoo oder Fußballspiel und natürlich Elefant Tuffi, der 1950 bei einer Werbe-Aktion aus der Schwebbahn in die Wupper stürzte. Martin Bang, Geschäftsführer der Wuppertal Marketing GmbH, spricht vom „Rückgrat der 350 000-Einwohner-Stadt“, nicht nur im Nahverkehr, sondern auch im Tourismus. Der Stillstand treffe die Reisebranche in Wuppertal schwer, seit dem Zwischenfall in November bis Ende des Jahres habe man etwa 2000 Touristen für die Fahrt im historischen Kaiserwagen absagen müssen. Allein damit absolvieren jährlich 15 000 Gäste eine Tour, die Gesamtzahl der Schwebbahn-Touristen ist zwischen normalen Nahverkehrsnutzern schwer zu ermitteln.

„Die Gäste kommen aus ganz Deutschland und Holland“, sagt Tourismus-Werber Bang. Er hat nun mit enttäuschten Ge-



Seit im November eine Stromschiene in die Tiefe stürzte, rücken die Waggons nicht mehr aus. FOTO: ROLAND WEIHRAGG/DPA

sichtern zu tun, wenn den Touristen im Info-Shop beigebracht werden muss, dass ihr Stadtbesuch ohne die eigentlich obligatorische Schwebbahnfahrt auskommen muss. Dass der Ersatzverkehr mit Bussen einigermaßen funktioniert, interessiert die Besucher ebenfalls weniger. Insgesamt sei die Kommunikation des Stillstandes schwierig: „Wenn ich nach Berlin fahre, erkundige ich mich vorher auch nicht, ob die Doppeldecker fahren“, sagt Bang.

Trotz abgefallener Stromschiene muss der Wuppertal-Besuch mit Schwebbahn nicht gänzlich ins Wasser fallen: Wer will, kann sich im Touristenshop eindecken und sich seinen eigenen Schwebbahn-Kosmos bauen. Dort gibt es im Schwebbahn-Design Frühstücksbretchen, Aufkleber, Stifte und Magneten. Schwebbahn-Weihnachtsservietten und ein Holzbaukasten sind ebenfalls zu haben. Nur eben die Fahrt mit der Bahn – die muss bis auf Weiteres ausfallen. MARIE ILLNER/DPA