

„Ökologie und Ökonomie: Konflikt gelöst“

ATP feiert 20-jähriges Bestehen des Prüfgeländes / Zukunftschance durch Elektromobilität

Neue Erprobungsschwerpunkte für Elektromobilität können eine Zukunftschance für das ATP-Prüfgelände in Papenburg sein. Das hat der Technische Leiter Klaus Vosteen anlässlich des 20-jährigen Firmenbestehens deutlich gemacht.

Von Gerd Schade

PAPENBURG Dem Wunsch nach Öffnung des Geländes für Touristen nach dem Vorbild der Meyer Werft erteilte er hingegen eine Absage.

„Ich gebe zu, dass wir nach wie vor Angst davor haben, einfach mal das Tor aufzumachen, um zu sehen, was passiert“, sagte Vosteen vor geladenen Gästen in der Cafeteria, nachdem der stellvertretende Ratsvorsitzende der Stadt Papenburg, Ulrich Nehe (CDU), einen entsprechenden Wunsch geäußert hatte. Vosteen verwies auf andere Gelegenheiten für eine Stippvisite auf dem Gelände – beispielsweise durch Fahrsicherheitstrainings oder einzelne Veranstaltungen für Privatleute. „Alles andere ist sehr schwierig.“

Fahrerlose Testabläufe

Bei einem Ausblick in die Zukunft des am 8. Oktober 1998 offiziell in Betrieb genommenen Geländes lenkte Vosteen den Blick derweil nicht nur auf die Elektromobilität, sondern auch auf automatisiertes Fahren bis hin zu fahrerlosen Testabläufen. Dafür müssten Strecken erneuert, neue gebaut und Werkstattkapazitäten erweitert werden. Schon jetzt erforderten immer komplexere Fahrerassistenzsysteme einen immer differenzierteren Testbetrieb – Tendenz weiter steigend, weil es zudem mehr Autos in ebenfalls zunehmend mehr Modellvarianten gebe. „Die müssen alle erprobt werden“, betonte Vosteen. Zum Vergleich: 1985 habe es mit dem Antiblockiersystem lediglich einen Fahrerassistenten gegeben.



Startfreigabe: Zur Eröffnung des Prüfgeländes am 8. Oktober 1998 schwenkte Wedig von Below am Ovalkurs eine Rennflagge.

Fotos/Repros: ATP/Gerd Schade



Auf einer Fläche von 780 Hektar erstreckt sich das Prüfgelände im Moor.

Vosteen machte kein Hehl daraus, dass im Hinblick auf die Standortfaktoren nicht viel für das Areal in Papenburg gesprochen habe. Vor allem aber seine Vorredner gingen mitunter detailliert auf die Entstehungsgeschichte des Prüfgeländes ein. Der damalige Projektleiter Wedig von Below sprach von einem „erfolgreich praktizierten Modell zur Lösung von Konflikten zwischen Ökonomie und Ökologie“. Er

erinnerte daran, dass die Daimler-Benz AG Ende der 70er-Jahre nach einem abgeschlossenen Gelände suchte, „um Fahrversuche abseits der öffentlichen Straßen durchführen zu können“.

Das Rennen gemacht

Nachdem ein favorisierter Standort in der Region Boxberg (Baden-Württemberg) gescheitert war, wurden Daimler mehrere Hundert Standorte angeboten. Am



Einleitende Worte sprach Henry Kohlstruck.

Ende machte Papenburg gegenüber Nambshaus im Elsass das Rennen. Credo für Papenburg sei es gewesen, möglichst alle Interessengruppen frühzeitig in die Planungen einzubinden und den Rechtsweg zu vermeiden, erklärte von Below. Nicht zu überzeugen gewesen sei die Fundamentalopposition in dem „Hüttenedorf“, das etwa drei Jahre bestanden hatte, bevor es geräumt wurde.



Gäste (v. l.): Heinrich Hövelmann, Hermann Collmann, Wedig von Below, Hermann Bröring und Bernd Busemann.



Mit zahlreichen Fotos und Zeitungsberichten wurde die Geschichte des Prüfgeländes auf Stellwänden dokumentiert.

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN ZUM PRÜFGELÄNDE

Die ATP Automotive Testing Papenburg GmbH betreibt nach eigenen Angaben eines der **weitest größten** herstellerunabhängigen Automobil-Prüfgelände für Personen- und Nutzfahrzeuge. Hauptnutzerin und Eigentümerin des **780 Hektar** großen und für **160 Millionen Euro** hergerichteten Geländes ist die Daimler AG. Außer ihr werden etwa **300 Kunden pro Jahr** registriert. Für die Strecke wurden etwa **3,5 Millionen Kubikmeter Torf** abgebaut. Das Straßennetz ist insgesamt **75 Kilometer** lang, rund **900 000 Tonnen Asphalt**

wurden verbaut. Als Teststrecken stehen unter anderem ein **Hochgeschwindigkeitsoval**, ein Nasshandlungskurs, Schrägfahrbahnen, ein Dauerlaufkurs und eine **Schlechtwegstrecke** zur Verfügung. Die **Entscheidung für den Standort** fiel im Jahr 1991, vier Jahre später wurde mit dem Bau begonnen. Der Testbetrieb startete 1997. Vor sechs Jahren wurde der Ovalrundkurs umgebaut, im selben Jahr ein neues Sicherheitskonzept eingeführt. Zuvor hatte es **zwei Unfälle mit Todesfolge** gegeben.

Papenburgs Ehrenbürgermeister Heinrich Hövelmann (CDU) hob hervor, dass sich die ökologische Gesamtbilanz am Ende wesentlich besser darstelle, als wenn das Moor wie vor dem Bau des Prüfgeländes weitere Jahre oder gar Jahrzehnte abgefräst worden wäre, um an den Torf zu kommen. „Tiere finden hier heute eine bessere Bleibe“, betonte Hövelmann. Es sei daher richtig gewesen, die Stuttgarter von

dem Areal zu überzeugen und das Vorhaben trotz zum Teil großer Widerstände („In den Ratssitzungen ging es über Tische und Bänke“) und Protestveranstaltungen durchgezogen zu haben.

Einleitende Worte sprach Henry Kohlstruck, seit diesem Jahr ATP-Geschäftsführer. Er bezeichnete die Belegschaft als „super engagierte Truppe“ und bescheinigte ihr, dass sie einen „Riesenjob“ mache.