

Je Woche

14. Jahrgang

ISSN 1862 – 1996



Kulturrexpress

Unabhängiges Magazin



In der Commerzbank Arena, Foto © Kulturrexpress

Ausgabe 30

vom 22. – 28. Juli 2018

Inhalt

- Historischer Abriss Stadionbau präsentiert von Volkwin Marg und weitere ArchitekTour-Vorträge
- Sparen an der Autobahn 2018
- Beispielhafte Umbauprojekte - hindernisfrei wohnen in der Schweiz
- Jährliches Wachstum bei E-Fahrzeugen
- STADA bringt Krebsmedikament Pemetrexed auf den Markt
- ANT-MAN & THE WASP
Regie: Peyton Reed (USA) Kinostart: 26. Juli 2018

Zeitschrift für Kunst, Kultur, Philosophie, Wissenschaft, Wirtschaft und Industrie

Kulturexpress verpflichtet sich unabhängig über wirtschaftliche, politische und kulturelle Ereignisse zu berichten. Kulturexpress ist deshalb ein unabhängiges Magazin, das sich mit Themen zwischen den Welten aus Wirtschaft und Kultur aber auch aus anderen Bereichen auseinandersetzt. Das Magazin bemüht sich darin um eine aktive und aktuelle Berichterstattung, lehnt jedoch gleichzeitig jeden Anspruch auf Vollständigkeit ab.

Impressum

Herausgeber Rolf E. Maass
Postfach 90 06 08
60446 Frankfurt am Main
mobil +49 (0)179 8767690
Voice-Mail +49 (0)3221 134725

www.kulturexpress.de
www.kulturexpress.info
www.svenska.kulturexpress.info
Kulturexpress in gedruckter Form
erscheint wöchentlich

Finanzamt IV Frankfurt a/M
St-Nr.: 148404880
USt-idNr.: 54 036 108 722
redaktion@kulturexpress.de

Historischer Abriss Stadionbau präsentiert von Volkwin Marg und weitere Architekt- Tour-Vorträge

Foto (c) Kulturrexpress



Auf dem Foto Prof. Volkwin Marg

ArchitektTour ist eine Veranstaltungsreihe an acht Standorten. Im Jahr 2018 kombiniert Heinze Architektur mit Begeisterung für den Sport. Architekturgrößen wie Volkwin Marg von gmp und preisgekrönte Newcomer wie Christoph Mayr von j2m Architekten präsentieren, was die Bauwelt aufzuweisen hat. Namhafte Industrieunternehmen aus der Praxis zeigten ihr technisches Knowhow in mehreren Kurzvorträgen. Dabei verweigern die Architektenkammern Hessen und Baden-Württemberg erstmalig eine Anerkennung der Fortbildungspunkte, wie Nadine Bartels, Pressesprecherin bei Heinze mir am Telefon sagte. Dies, obwohl Publikum zahlreich und die beiden Hauptvorträge einzigartig und weiterbildend waren.

Die Commerzbank-Arena von gmp wartet mit zahlreichen Superlativen auf. Sie entstand zwischen 2002 und 2005 zur 2006er WM und

verfügt über das weltweit größte Stahl-Seil-Membran-Innendach von den Stuttgarter Ingenieuren Schlaich Bergermann und Partner. Die Konstruktion bietet geöffnet eine Open-Air Atmosphäre, bei Regen kann sie binnen 15 Minuten geschlossen werden. Als einziges WM-Stadion

verfügt die Arena über das Umwelt-Management-System ÖKOPROFIT, mit dessen Hilfe seit 2009 bereits umfangreiche Kilowattstunden Strom und Kubikmeter Trinkwasser eingespart wurden. Circa 5.200 Beton-Fertigteile bilden den Korpus des heutigen Stadions am Platz des ehemaligen Waldstadions – man spricht von einem Umbau, genau genommen entstand aber ein Neubau an gleicher Stelle. Die Kopfbühne des Multifunktionsbaus ermöglicht die Ausrichtung großer Konzerte. Der Entwurf geht auf den Architekten Volkwin Marg zurück, der den Hauptvortrag am 12. Juni im von ihm erbauten Stadion der Commerzbank-Arena hielt. Das war ein Wiedersehen nach langer Zeit, über viele Konstruktionsdetails während der Bauphasen konnte der aus Hamburg kommende berichten.

Der Architekt Christoph Mayr (J2M Architekten) aus München übernahm den Einführungsvortrag. Er berichtete über eigene Bauprojekte,

darunter zahlreiche Brückenbauten wie der Klenzesteg, der in Fortsetzung der Klenzestraße über den Fluss führt.. Die allmählich aufsteigende Brüstungsfläche lenkt den Blick in Richtung Altstadt. Spaziergänger können über die Treppe hinunter zur Uferwiese an die Isar steigen.

Ein zweiter Schwung führt auf direktem Weg zur Schlotthauerstraße. Dadurch zeichnet sich das Brückenbauwerk aus, indem sich der Steg in einem weiten Schwung frei über den Fluss spannt. Sein Tragwerk und die Wegeführung bilden eine skulpturale Einheit.



Stadioneingang zu den Fußballer-Kabinen während der Führung durch die Commerzbank-Arena am 12. Juni 2018

Christoph Mayr stellte weitere Bauprojekte vor: Als Landschaftsarchitekt tätig in Gosdorf in der Steiermark. Dort wurde der Murturm, einer Stahlurm oder -mast erstellt. Nach dem geometrischen Prinzip einer Doppelhelix konstruiert. 168 Stufen, auf 27 m Höhe ist eine kleine Aussichtsplattform. Von dort oben führt ein anderer Treppenlauf nach unten, so dass Besucher auf zwei unterschiedlichen Treppen sich nicht die Wege schneiden.

Der Veranstalter der ArchitektTour, das Informationsportal Heinze unterstützt Architekten und Planer bei der Detailplanung. Angefangen mit Produktdatenblättern und einem Herstellerkatalog, hat sich das Unternehmen zu einem multimedialen Informationspartner für Bau- und Ausstattungsprodukte entwickelt. Entsprechend viele Unternehmen aus Industrie und Fachhandel waren an diesem Tag mit kurzen Vorträgen angetreten, um de eigene Produktpalette anzupreisen. Das fing an beim Fensterbau, geht über Holzbauweise zum Beton. Auch der eigene

Aufzug im Einfamilienhaus wird möglich ab etwa 20.000 Euro. Die Kurzvorträge unterschieden sich inhaltlich erheblich von den beiden Hauptvorträgen des Tages, da diese meist auf die Anpreisung eines bestimmten Produktes beschränkt blieben. Schon aus zeitlichen Gründen waren Produktvorstellungen immer kurz gefasst. Jeder der sich interessierte konnte im Anschluss vertiefende Gespräche mit den Herstellern führen. Im Außenbereich, auf der Tribüne der Commerzbank-Arena, waren zahlreiche Stände aufgebaut, an denen sich unterschiedliche Anbieter und deren Produktpalette näher vorstellten. Dieser Bereich war eher kommerziell ausgelegt. Was aber keine Beeinträchtigung anrichtete, denn ohne Investitionen wird kein Bauvorhaben jemals umzusetzen sein.

Letztlich blieb der Vortrag von Volkwin Marg Highlight des Tages und war mehr als nur eine Bestandsaufnahme der Commerzbank-Arena vor Ort. Der Architekt hatte schon auf vielfältige Weise bewiesen, zu welchen Großbauten auf



Die beteiligten Firmen stellen ihre Produkte im Außenbereich vor

der Welt er fähig ist. Nicht ohne Humor berichtete er über die Projektverwirklichung aus aller Herren Länder und womit er als Architekt und Bauingenieur zu kämpfen hatte, bevor Pläne umgesetzt und das Bauwerk wie vorgesehen auf dem Platz fertig gestellt ist. Am Anfang seines Vortrags und seiner Reise durch die Stadien der Welt stand ein historischer Abriss der Stadionbauten seit der Antike, die auch heute noch Vorbild sein können für viele der Neubauten. Altgriechische Stadien ebenso wie römische Vorbilder kamen zur Geltung. Volkwin Marg lieferte interessante Einsichten in die Baugeschichte, wobei viele der monumentalen Stadionbauten gar nicht mehr existieren, so dass diese nur noch auf Abbildungen stattfinden. Beispiele aus Frankreich, das neue Dimensionen des Bauens in Folge der Französischen Revolution einbrachte. Revolutionsarchitekt Boulée, 1781, wollte monumentale Stadien bauen, gedacht für den enormen Publikumszuwachs der Bevölkerung, der

durch die Revolution entstanden war. Viele eigene Bauten oder Umbauten stellte der Architekt vor. Der Entwurf zum Umbau des Berliner Olympiastadions, das mit neuer Dachkonstruktion ausgestattet werden soll, wurde beispielhaft präsentiert. Auch das Cape Town Stadium ist ein Fußballstadion in der südafrikanischen Stadt Kapstadt und wurde für die Fußball-Weltmeisterschaft 2010 von Gerkan, Marg und Partner erbaut.

Zu den zahlreich vertretenen Firmen mit Kurzvorträgen zählten unter anderem das Unternehmen kronimus mit seinem Design-Programm für Betonstein und Bodenplatten; das Unternehmen warb zugleich für barrierefreies Bauen und hatte zu diesem Zweck eine mit zahlreichen schematischen Zeichnungen versehene Broschüre herausgebracht. Zum Abschluss wurde der Heinze Architekten AWARD 2018 vorgestellt, der gerade läuft und sich aus 300 Einreichungen sowie Sonderpreisen für Studierende zusammensetzt.

Sparen an der Autobahn 2018

Meldung: Automobilclub Mobil in Deutschland e.V.

Endlich Sommerferien. Millionen Deutsche reisen mit dem Auto in den lang ersehnten Urlaub. Während der Fahrt leuchtet irgendwann die Tankuhr, der Beifahrersitz reklamiert eine Pinkelpause und von hinten wird zunehmend der Ruf nach Eis und Cola laut. Also runter von der Autobahn. Zeit, die Autofahrt zu unterbrechen und eine Tank- und Snackpause einzulegen. Doch wo lohnt sich eine Pause? An einer der rund 430 Tank- und Rastanlagen direkt auf der Autobahn oder lieber ein bis zwei Minuten extra in Kauf nehmen und dafür an einem der 190 Autohöfe Rast machen?



Der Automobilclub Mobil in Deutschland e.V. wollte es wieder einmal wissen und hat nach 2014 und 2016 seinen dritten Preisvergleich „Sparen an der Autobahn“ gemacht. Um es vorweg zu nehmen: Raststätten sind weiterhin deutlich teurer als Autohöfe. Sogar noch teurer geworden.

Beim Sprit (50 Liter Diesel) gibt es 2018 Preisunterschiede von 16,38 Prozent (2016: 9,95 Prozent), bei Snacks und Getränken immerhin 25,28 Prozent (2016: 29,86 Prozent). Mobil in

Deutschland hat bundesweit Preise und Leistungen an jeweils zehn Tank- und Rastanlagen sowie an zehn unmittelbar an der Ausfahrt gelegenen

Autohöfen, die in der gleichen Region wie die Rastanlagen liegen, miteinander verglichen. Geografisch liegen alle besuchten Einrichtungen auf klassisch vielbefahrenen Bundesautobahnen in Richtung Urlaub und zurück (z.B. A3 Köln-Passau, A5 Frankfurt am Main-Basel, A7 Flensburg-Füssen, A9 Berlin-München etc.).

Der Verband hat sich erneut dafür entschieden, nur eindeutig mess- und vergleichbare Produkte zu bewerten und zwar jene, die bei einem Stopp fast immer in Frage kommen: Kraftstoffpreise und Preise für Produkte aus dem Shop, die man immer gerne bei einem Halt mit ins Auto nimmt. Hierzu zählen unter anderem Coca Cola Zero, stilles Wasser, Red

Bull, Cappuccino, Bifi, Kinderriegel oder Bockwurst. Zusätzlich haben wir die Kosten für einen Toilettenbesuch berücksichtigt.

Um zu einem nachvollziehbaren, durchschnittlichen Spritpreis zu kommen, haben wir die Preise von E5, E10 und Diesel in einem Zeitraum von fünf Tagen im Juli 2018 jeweils um 10:30, 15:30 und 21:30 Uhr mit mehreren sogenannten Spritpreis-Apps (z.B. www.tankfix.de) erhoben, einen Tagesdurchschnittspreis errechnet und von den fünf Tagesdurchschnittspreisen jeweils einen Gesamtdurchschnittspreis ermittelt. Der Gesamtdurchschnittspreis von Diesel wurde dann mit einer Tankmenge von 50 Litern multipliziert.

einem kleinen Cappuccino to go, alles immer ohne Pfand. Als Snack gab es eine Dose Pringles Chips Original (190g), einen Riegel Kinderschokolade, eine Bifi (25g), eine Tüte m&m's (45g), ein Magnum Classic Eis sowie ein Käsebrötchen und eine Bockwurst mit Brötchen. Waren die angegebenen Packungsgrößen im Einzelfall nicht erhältlich, wurden diese ins Verhältnis gesetzt und umgerechnet, damit die Vergleichbarkeit weiterhin gegeben war.

Nach dem Motto "Wenn zwei das Gleiche tun, ist es noch lange nicht dasselbe" haben wir festgestellt, dass es an der Autobahn doch massive Preisunterschiede gibt. Sowohl der Warenkorb als auch die Spritpreise weichen extrem vonei-

günstigsten Fall 0,90 Cent an einem Autohof und 1,99 EUR an einer Tank- und Rastanlage. Ein Preisvergleich lohnt sich also!

Ein wesentlicher Grund für die höheren Preise der Tank- und Rastanlagen direkt auf den Autobahnen ist, dass der Bund bei der Privatisierung der Nebenbetriebe der Bundesautobahn fast alle Betriebe als Monopol an nur einen Betreiber vergeben hat. Monopole gehen meist zu Lasten des Wettbewerbs und der Verbraucher. Andererseits stellen auch Autohofbetriebe an 365 Tagen rund um die Uhr die Versorgung sicher. Autohöfe werden von meist mittelständischen Unternehmern betrieben.

Fazit: *Autohöfe sind fast 20 Prozent günstiger als Raststätten!*



Unser Warenkorb bestand jeweils aus einer Flasche Coca Cola Zero (0,5l), Premium Mineralwasser still (0,5l), einer Dose Premium-Bier (0,5l), einer Dose Red Bull (0,25l) und

nander ab. Das stille Wasser kostet beispielsweise im günstigsten Fall 1,25 EUR an einem Autohof und im teuersten Fall 3,19 EUR an einer Tank- und Rastanlage. Die Bifi kostet im

Die Autofahrer müssen an den Tank- und Rastanlagen noch tiefer in die Tasche greifen. Zwar ist der Warenkorb in Summe dort etwas günstiger (2016: 34,74 EUR, 2018: 33,91 EUR) und bei den Autohöfen etwas teurer geworden (2016: 26,75 EUR, 2018: 27,06 EUR), aber dafür ist die Schere beim Sprit deutlich auseinander gegangen. 50 Liter Diesel bei Tank & Rast kosteten 2016 60,20 EUR und 2018 74,95 EUR. Bei

den Autohöfen stieg der Preis von 54,75 EUR in 2016 auf 64,40 EUR in 2018 an. Insgesamt entsteht 2018 eine Gesamtdifferenz zwischen Autohöfen und Tank- und Rastanlagen von 17,40 EUR, d.h. 19,02 Prozent Preisunterschied.

Ralf Baumeister, Vizepräsident und Reiseexperte von Mobil in Deutschland e.V. zum Preisvergleich 2018: „Wir haben wieder genau hingeschaut und waren quer durch Deutschland unterwegs. Nach wie vor gibt es große Preisunterschiede

zwischen Raststätten und Autohöfen, es lohnt sich also genau hinzuschauen und im Vorfeld Preise zu vergleichen.“

https://www.mobil.org/wp-content/uploads/2018/07/Sparen-an-der-Autobahn-2018_RZ.pdf

Beispielhafte Umbauprojekte - hindernisfrei wohnen in der Schweiz

Bucheinband: Christoph Merian Verlag



Barrierefreies- oder hindernisfreies Wohnen ist ganz allgemein ein großes gesellschaftliches Anliegen, wobei es gilt, dies auch tatsächlich in die Wirklichkeit umzusetzen. Umgangssprachlich ist mit barrierefreies auch hindernisfreies Bauen gemeint. Wobei eine weitere Abstufung zwischen hindernisfrei und behindertengerecht stattfindet. Viele verwenden diese Begriffe oft in einem Atemzug. Obwohl zahlreiche Gemeinsamkeiten bestehen, sind auch Unterschiede

vorhanden. Was barrierefrei bedeutet, beantwortet für Deutschland Teil 1 und 2 der DIN 18040.

Der vorliegende Band befasst sich ausschließlich mit hindernisfreiem Bauen in der Schweiz. Anstrengung genug wer die verwinkelte Bauweise der Altstädte kennt, von denen noch viele und zahlreich vorhanden sind. Dennoch sind weitergehende Überlegungen auf die-

sem Gebiet unabdingbar geworden, um eine gerechte, zeitgemäß ausgeglichene Wohnumgebung zu erschaffen, die jeweils auf den Einzelbedarf zugeschnitten ist.

Als barrierefrei wird eine Wohnung bezeichnet, in der die Türen mindestens 80 Zentimeter breit sind. Zudem sollte bei barrierefreiem Bauen ein Zugang zur Garage möglich sein. Genauso sind Stellplätze für Fahrzeuge wesentlich größer als



herkömmliche Pkw-Stellplätze. Weiterhin müssen die Wege zu den Mülltonnen so angeordnet sein, dass Müll auch bei ungünstiger Witterung entsorgt werden kann. Behindertengerechtes Bauen schließt Merkmale wie Schwellenfreiheit zu Terrassen und Balkonen sowie ebenerdige Duschen samt Bodenablauf ein. Die Bewegungsmöglichkeiten dürfen in einem Wohnobjekt, das behindertengerecht ausgestattet ist, keinesfalls eingeschränkt sein. Außerdem sind Haltegriffe am WC und am Waschbecken wichtige Ausstattungsmerkmale einer behindertengerechten Wohnung.

Ein deutlicher Unterschied zwischen den Begriffen besteht darin, dass eine barrierefreie Wohnung nicht zwangsläufig für Menschen mit einer Behinderung wie einer Gehbehinderung gedacht ist. Auch wenn die Räumlichkeiten in barrierefreien und behindertengerechten Immobilien großzügig eingerichtet sind und mindestens dem Wendekreis eines Rollstuhls entsprechen

sollten, ist die Türenbreite ein Ausstattungsmerkmal, das sich für Rollstuhlfahrer in einer barrierefreien Wohnung oder dem barrierefreien Haus als problematisch erweisen kann.

Die Publikation "Zukunftsweisend umbauen. Hindernisfrei wohnen" stellt 15 unterschiedliche Umbauprojekte aus der ganzen Schweiz vor, die im Rahmen einer Sanierung für hindernisfreies Wohnen umgesetzt wurden. Reich illustriert mit Bildern, Plänen und Erläuterungsskizzen, zeigt die Publikation am Beispiel der Umbauten auf, welche Lösungen sich in der Praxis bieten. Nicht alle Bauten bringen aber die gleichen Voraussetzungen zur Umsetzung mit. Da die Nachfrage an hindernisfreiem Wohnraum stetig steigt, können Neubauten allein den Bedarf nicht decken. Zukunftsweisend umbauen bietet mit einer detaillierten Präsentation von Umbauten unterschiedlichster Mehrfamilienhäuser eine praxisbasierte Orientierungshilfe.

Neben Umbauprojekten, deren Analysen und Quervergleiche, bietet das Buch konkrete Hinweise und Lösungsvorschläge für den Umgang mit Schlüsselstellen der Hindernis- oder Barrierefreiheit, was anhand von Plänen und Erläuterungsskizzen aufgezeigt und besprochen wurde. Die Publikation dient dabei als Orientierungshilfe für Planer und Beraterinnen, ist Referenz für die Immobilienbranche, für Entscheidungsträger und Eigentümerinnen zugleich.



Am Anfang zu den 15 Umbauprojekten steht ein Diagramm bei dem je nach Projekt Eigenschaften aufgezählt werden, ob das Bauprojekt etwa über eine Rampe verfügt oder einen Aufzug hat und weitere bauliche Vorzüge werden aufgezählt.

Zu den Projekten zählen:

Haus Trepp, Neudorfstraße, Thusis 1845/ 2010
- Historischer Glanz und hindernisfreie Erschließung

Handschin Haus, Hauptstraße Rickernbach, 1871/ 2009 - Wie Engagement und eine intelligente Lösung für altersgerechtes Wohnen

Daheim Leuzigen, Dorfstraße, Leuzigen, 1875/ 2013 - Neue innere Struktur ermöglicht weitgehende Hindernisfreiheit

Rue des Baiches, Porrentruy, 1890/ 2011 - Zeitgemäßer Wohnraum im Herzen der Altstadt

Lichtstraße, Kraftstraße/ Lichtstraße, Basel, 1902/ 2015 - Großzügige Erschließung bringt Mehrwert für alle Bewohnerinnen und Bewohner

Palazzo Urbano, Piazza Giovanni Pedrazzini, Locarno, 1915/ 2015 -

Wohnsiedlung Zurlinden, Fritschstraße, Zürich, 1919/ 2008 -

Tscharnerstraße, Bern, 1921/ 2014 -

Pro Infirmis ist als größte Schweizer Fachorganisation für Menschen mit Behinderung das Kompetenzzentrum für Fragen rund um Behinderung. Sie steht für eine inklusive Gesellschaft ein, in der die Vielfalt der Menschen als Stärke anerkannt wird. Pro Infirmis berät, begleitet und unterstützt Menschen mit Behinderung und ihre Angehörigen- auch zum Thema hindernisfreies Bauen. Das Institut Architektur der Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW legt den Schwerpunkt ihrer anwendungsorientierten Forschung auf die Themen Haus und Siedlung. In seinen Studiengängen widmet die sich Forschung vor allem auch gestalterischen und kulturellen Fragestellungen.

Pro Infirmis, Institut Architektur der Fachhochschule Nordwestschweiz (Hg.)
Zukunftsweisend umbauen. Hindernisfrei wohnen, gebunden, 224 Seiten, 180 meist farbige Abbildungen, Größe: 22 x 29,5 cm
Christoph Merian Verlag, 2017
ISBN 978-3-85616-842-1



Jährliches Wachstum bei E-Fahrzeugen

Foto (c) Kulturexpress, Meldung: PwC

Deutschland begibt sich zunehmend auf die Aufholjagd bei alternativen Antrieben: Die Zahl der Neuzulassungen hat sich in den ersten sechs Monaten des Jahres im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um zwei Drittel erhöht. So wurden in Deutschland bis Ende Juni dieses Jahres 17.234 rein elektrische Pkw zugelassen, im Vorjahreszeitraum waren es 9.821. „Zuwachsraten von über 50 Prozent sind in der Automobilindustrie äußerst selten“, sagt Felix Kuhnert, PwC Global Automotive Leader. „Dieser Entwicklung sollten Automobilhersteller und ihre Vertriebsorganisationen zunehmend Aufmerksamkeit schenken. Der Markt scheint jetzt reif zu sein für die Einführung von Premium-Elektrofahrzeugen deutscher Hersteller.“

Die deutschen Händler setzten in diesem Jahr bis Ende Juni 16.683 Plug-In-Hybride ab, im Vorjahreszeitraum waren es 12.264. Das entspricht einem Wachstum um etwa ein Drittel. Damit zeigt sich eine geringere Dynamik dieses Marktsegments. Das liegt daran, dass diese Fahrzeuge schon früher in Deutschland eingeführt



wurden und der Marktanteil in den relevanten Baureihen schon hoch ist. Die Automotive-Experten von PwC Autofacts gehen zudem davon aus, dass die E-Autos tendenziell eher bei Kleinwagen und in der Mittelklasse ihre Heimat finden werden, wo größere Volumen abgesetzt werden – mit Modellen wie Renault Zoe und später der I.D.-Familie von Volkswagen. Plug-In-Hybride hingegen haben im Premium-Bereich bereits einen sehr hohen Marktanteil. Porsche hat mitgeteilt, dass sich der Panamera zu 70 Prozent als Plug-In verkaufe. Daimler verzeichnet bei dieser Technik einen Anteil von 50 Prozent an der S-Klasse. In den oberen Marktsegmenten scheinen Plug-In-Hybride bei den Neuzulassungen zunehmend den Diesel zu ersetzen.

Von den Hybriden wurden 15.000 Stück mehr verkauft als im Vorjahreszeitraum. „Dort, wo kein Plug-In-Hybrid angeboten wird, greifen Kunden, die sich über die Diesel-Diskussion erschrocken haben, zu einem Benziner mit konventioneller ‚plugless‘ Hybrid-Technologie“, sagt Christoph Stürmer, Global Lead Analyst von PwC Autofacts®. „Ein wesentlicher Grund ist, dass dieser im Stadtgebiet sehr günstig zu fahren ist.“

Plug-In-Hybride wachsen weniger dynamisch

In den Vereinigten Staaten haben sich die Neuzulassungen von E-Fahrzeugen mit der Verfügbarkeit von neuen Modellen wie Tesla Model 3 strukturell erhöht – liegen aber weiter weit unterhalb der tatsächlichen

lichen Nachfrage. Dieses Jahr setzten die USHändler bis Juni insgesamt 56.157 E-Autos ab. Während das Interesse in den ersten zwei Monaten relativ zurückhaltend war, stiegen die Zulassungen im Frühjahr deutlich und erreichten im März ihren Höhepunkt mit über 14.000 Stück. Im Vorjahreszeitraum erhielten die Kunden insgesamt 44.222 Fahrzeuge, so dass im ersten Halbjahr ein Wachstum um über 40 Prozent zu verzeichnen ist. Während sie 2017 noch weitgehend gleichauf lagen, werden Plug-In-Hybride zunehmend abgeschlagen und konnten im ersten Halbjahr nur 56.157 Neuzulassungen auf sich vereinen, bei einem Wachstum von immer noch über 30 Prozent. In den USA wurden per Juni dieses Jahres nur noch 163.000 reine Hybride verkauft, was einen leichten Rückgang um 7 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Christoph Stürmer erläutert dazu: „Geringes Wirtschaftswachstum und niedrige Benzinpreise bereiten dem konventionellen Hybrid wegen seiner Ähnlichkeit zu ‚normalen‘ Verbrennern eher Probleme, während sich Plug-In-Hybride und reine Elektrofahrzeuge wegen ihrer kom-

plett anderen Nutzungseigenschaften inzwischen einen eigenständigen Markt geschaffen haben.“

Der chinesische Markt weist weiterhin das größte Wachstum und die größten Volumina für alternative Antriebe auf. Per Juni dieses Jahres kletterte der Absatz der reinen Elektrofahrzeuge auf über 260.000 Einheiten, mit einer kleinen Absatzschwäche im Juni. Im vergleichbaren Zeitraum des Jahres 2017 belief sich der Absatz auf gut die Hälfte mit 132.000 Einheiten. -

Plug-In-Hybride sind in der Volksrepublik generell deutlich weniger populär als reine E-Autos. Die Händler brachten trotzdem bis einschließlich Juni 2018 über 95.000 Pkw an den Mann, vor einem Jahr waren es lediglich 31.500. „In den oberen Segmenten findet die Technologieumstellung von konventionellen Fahrzeugen auf Plug-In-Hybride schon statt“, sagt Christoph Stürmer. „Es gibt von einigen Herstellern – auch von deutschen – Hybride, die bisher nur in China verkauft werden.“

Chinas Zellhersteller expandieren weltweit

Wie sieht die Gesamtmarktentwicklung aus? Die PwC-Experten sehen den Markt für E-Autos wie auch für Plug-In-Hybride langfristig auf Wachstumskurs. Um die positive Entwicklung weiter voranzutreiben, müsse nicht nur mehr für Forschung und Entwicklung ausgegeben werden. „Es sind auch Fabrik-Investitionen in erheblicher Größenordnung nötig“, sagt Felix Kuhnert. Die aktuellen Entwicklungen gehen bereits in diese Richtung. Deutsche und europäische Autohersteller bereiten in den nächsten zwölf Monaten zahlreiche Neueinführungen von Premium-Elektrofahrzeugen vor. Außerdem expandieren die großen chinesischen Zellhersteller inzwischen global. So engagiert sich zum Beispiel CATL in Thüringen und in Südeuropa entsteht eine sogenannte Gigafactory. „Das sind große Investitionen, um die lokale Nachfrage nach Batterien zu befriedigen“, sagt PwC-Partner Kuhnert. „Daraus lässt sich ableiten, dass insbesondere internationale Investoren Vertrauen in die europäische E-Auto-Produktion haben.“

STADA bringt Krebsmedikament Pemetrexed auf den Markt

Meldung: STADA Arzneimittel AG



Ab sofort vertreibt die STADAPHARM GmbH, die auf Spezialpharmazeutika ausgerichtete Tochtergesellschaft der STADA Arzneimittel AG, das Zytostatikum Pemetrexed. Das Arzneimittel wird zur Behandlung des lokal fortgeschrittenen metastasierten nichtkleinzelligen Lungenkarzinoms genutzt und

ist ein Generikum des Produkts Alimta von Lilly. Dessen weltweiter Umsatz lag im Jahr 2017 bei rund 2,06 Milliarden US-Dollar. In Deutschland wurden mit diesem Produkt zuletzt rund 120 Millionen Euro umgesetzt. Im Gegensatz zum Original wird Pemetrexed STADA nicht als Pulver, son-

dern ready-to-use als Konzentrat zur Herstellung einer Infusionslösung ausgeliefert.

„Mit der Markteinführung von Pemetrexed STADA erweitern wir unser Portfolio im Bereich der Spezialpharmazeutika um ein Präparat, das das Potenzial hat, mittelfristig zu einem unserer

fünf umsatzstärksten Produkte in Deutschland zu werden“, so STADA-CEO Claudio Albrecht. „Selbstverständlich planen wir Pemetrexed STADA auch international zu launchen, sobald es der Schutz des geistigen Eigentums zulässt.“

Am 17. Juli 2018 hatte das Bundespatentgericht in erster Instanz den deutschen Teil des ursprünglich bis 2021 laufenden europäischen Patents EP 1 313 508 für Alimta aufgrund einer Klage unter anderem von der STADA Arzneimittel AG für nichtig erklärt und so den Weg für den Markteintritt von STADA freigemacht.

ANT-MAN & THE WASP

Regie: Peyton Reed (USA) Kinostart: 26. Juli 2018

Marvel Cinematic Universe bringt ein neues Action-Abenteuer mit Ant-Man ins Kino: ANT-MAN AND THE WASP, in dem die Mitstreiterin von Marvels kleinstem Helden ihr Debüt feiert – The Wasp. In den Marvel-Comics trat die Figur Dr. Hank Pym sowie seines Alter Egos Ant-Man erstmals im Jahr 1962 auf. Nur ein Jahr später war er an der Seite der Avengers in deren Debüt zu sehen. Pym's Beitrag zu dieser Welt der Superhelden bestand vor allem in der Entdeckung eines einzigartigen chemischen Elements, dem sogenannten Pym-Partikel, das es ihm erlaubte, seine Körpergröße zu verändern und gleichzeitig übermenschliche Kräfte zu entwickeln. The Wasp, genau wie Ant-Man eines der Gründungsmitglieder der Avengers und dessen erste Superheldin, trat das erste Mal 1963 in Erscheinung.

Das Marvel Cinematic Universe wächst um ein bildgewaltiges und actiongeladenes Abenteuer rund um den einstigen Trickbetrüger Scott Lang



Filmposter

(Paul Rudd), der dank seines Ant-Man-Anzugs die einzigartige Fähigkeit besitzt, gigantisch groß zu wachsen oder sehr sehr klein zu schrumpfen. Unmittelbar nach den Ereignissen von „The First Avenger: Civil War“ wird er von Hope van Dyne (Evangeline Lilly) und Dr. Hank Pym (Michael Douglas) um Hilfe in einer dringenden neuen Mission gebeten. Scott kehrt zurück in den Anzug und muss lernen, zusammen mit seiner genialen Mitstreiterin The Wasp im Team zusammen zu kämpfen, um Geheimnisse aus der Vergangenheit aufzudecken.

Spannend inszenierte Actionkomödie im typischen Look der Marvel Studios wird etwas

gemildert durch Walt Disneys gewollte Familienfreundlichkeit. ANT-MAN führt ein Doppelleben, einmal als Superheld und dann als Familienvater der das Haus hüten und auf die Kinder aufpassen soll. Um nicht entdeckt zu werden durch die örtliche Polizei und den Verfolgern, werden allerhand Hilfsmittel nötig. Doch für Superhelden bleibt diese Fähigkeit eine Kleinigkeit, die einfach mit links und einer Portion Abenteuerlust zu lösen ist.



Denn für die Rolle des Titelhelden wirft sich Paul Rudd („Ant-Man“) erneut in sein cooles Kostüm und auch das hochkarätige Ensemble des ersten Teils kehrt für das neue Marvel-Abenteuer zurück, darunter Oscar®-Preisträger Michael Douglas, Evangeline Lilly, Michael Peña, Rapper T.I. und Judy Greer. Neu im Cast sind außerdem Michelle Pfeiffer, Laurence Fishburne und Randall Park. Peyton Reed, der bereits beim ersten Teil Regie führte, bringt erneut seine unverwechselbare Handschrift ein. Produziert wird ANT-MAN AND THE WASP von Marvel-Studios-Präsident Kevin Feige.

Fokussiert und fest entschlossen ist Hope van Dyne (Evangeline Lilly), die sich intensiv auf ihre

Superheldenrolle als The Wasp vorbereitet hat. Nun bildet sie mit Scott Langs Ant-Man, dem sie anfangs skeptisch gegenüberstand, ein Team. „Hope lebt dafür, The Wasp zu sein, aber sie ist definitiv gekränkt und verärgert, dass Scott ohne sie auf die Mission nach Berlin gegangen ist“, merkt Evangeline Lilly an. Doch mit dem Ziel vor Augen, ihre Mutter zu finden und die Familie wieder zu vereinen, begibt sich die brillante Quantenphysikerin mit Ant-Man auf ihre erste

Mission als die mit Flügeln ausgestattete Superheldin The Wasp – und das, obwohl sie sich dazu eigentlich noch nicht bereit fühlt.

Hank Pym (Michael Douglas) ist ein vielseitig talentierter und einflussreicher Wissenschaftler, der jedoch auch dazu neigt, moralisch fragwürdige Entscheidungen zu

treffen. Als er erfährt, dass Scott Lang seinen Ausflug in die Quanten-Ebene überlebt hat, schöpft er Hoffnung, dass seine geliebte Frau noch lebt. Gemeinsam mit seiner Tochter Hope setzt er alles daran, Janet zu finden! Michael Douglas schätzt die Erfahrung, Dr. Hank Pym zu spielen, sehr: „So ziemlich meine gesamte Karriere bestand aus zeitgenössischen Komödien und Dramen, also ist es ein kleiner Rausch, in diese andere Welt einzutauchen, in der alles erlaubt ist. Ich habe das sehr genossen.“

Eine starke Kämpferin ist Janet van Dyne (Michelle Pfeiffer), die es geschafft hat in der subatomaren Quanten-Ebene zu überleben. Michelle Pfeiffer findet Janets unermüdlichen

Kampfgeist besonders beeindruckend: „Das ist unglaublich. Und die Botschaft, die das an Frauen allen Alters und aller sozialen Schichten sendet, lautet ‘wir sind stark, wir sind unabhängig, wir sind fähig und bedeutende Teile der Gesellschaft’. Ich liebe es, diese Botschaft in die Welt hinaus zu rufen.“ Die versierte Wissenschaftlerin, die als erste Person in den Anzug von The Wasp schlüpfte und ein Gründungsmitglied der Avengers ist, rettete Millionen von Leben, als sie eine Rakete entschärfte, die schnurstracks auf die Vereinigten Staaten von Amerika zusteuerte. Dabei verschwand sie in der Quanten-Ebene und ist seit diesem Tag unauffindbar.

Die wohl größte Gefahr für Ant-Man und The Wasp ist die schwer zu fassende Terroristin Ghost / Ava (Hannah John-Kamen). Als sie erfährt, dass Hank eine Technologie entwickelt, um Janet in der Quanten-Ebene ausfindig zu machen, glaubt sie fest daran, dass diese technische Errungenschaft ihr helfen kann, sie aus ihrer immateriellen Welt zu befreien. Mit allen

Mitteln kämpft sie gegen Hank, Hope und Scott, um an Hanks Erfindung zu gelangen. Hannah John-Kamen war begeistert von der Komplexität ihrer Rolle: „Diese Figur hat ungemein viele Schichten. Ihr Hintergrund ist nicht schwarz-weiß, es geht nicht um die Weltherrschaft oder Gut und Böse. Ich war von ihrer Verwundbarkeit begeistert und fühlte mich Ava wirklich verbunden.“

Vom Aufkochen alter Feindseligkeiten geprägt ist das Verhältnis von Hank und seinem ehemaligen Kollegen Bill Foster (Laurence Fishburne). Was Laurence Fishburne sofort an Bill Foster begeistert hat, „war, dass er selbst Wissenschaftler ist, ein Zeitgenosse von Hank Pym mit der gleichen Intelligenz und Neugier.“ Unterschiedliche Ansätze in einer gemeinsamen Forschung haben die beiden Wissenschaftler damals jedoch entzweit und auch 30 Jahre später stehen sich die beiden unversöhnlich gegenüber. Denn Bill verfolgt seine ganz eigenen Ziele...