

Firmen trommeln für Wasserstoffmotor

Auf der Suche nach emissionsfreien Technologien für die Transportbranche: Daimler Truck, Bosch, Mahle und etliche andere namhafte Firmen aus dem Automotive-Bereich im Südwesten schließen sich zu einer Allianz zusammen, die sich zum Wasserstoffmotor bekennt.

VON MARKUS GRABITZ

STUTTGART. Die Liste der Beteiligten lässt aufhorchen. Viele sind in ihrem Bereich Weltmarktführer. Was sie eint: Sie verdienen ihr Geld mit dem Bau von Automobilen, sie alle sind auf der Suche nach einem tragfähigen Geschäftsmodell für die Zukunft, in der keine klimaschädlichen Gase mehr ausgestoßen werden dürfen. 17 Unternehmen, darunter Daimler Truck, Bosch, Mahle, Eberspächer, Freudenberg und Nagel, haben am Donnerstag die Allianz Wasserstoffmotor gegründet. Auch Pistenbulli, BP und Fuchs Petrolub sind dabei.

Während für den Pkw die Entscheidung längst für die batterieelektrische Lösung gefallen ist und bei kleinen und mittelschweren Lastern ebenfalls der E-Antrieb das Rennen macht, während auf der Langstrecke bei schweren Trucks die Brennstoffzelle kommt und Porsche etwa für die historischen Sportwagen auf synthetisch erzeugte Kraftstoffe setzt, bekennen sich jetzt die Marken zu einer weiteren Technologie. Ähnlich wie im Dieselmotor fossile Treibstoffe verbrannt werden, soll im Wasserstoffmotor klimaneutral erzeugter Wasserstoff verbrannt werden. Bevor es etwas wird mit dem möglicherweise fünften Weg in die emissionsfreie Mobilität, müssen aber noch viele Fragen geklärt werden.

Daher machen die Unternehmen den Schulterschluss und wollen gemeinsam im vorwettbewerblichen Bereich technische Fragen klären und gegenüber der Politik die Vorteile bewerben. Eine gemeinsame Entwicklung eines Wasserstoffmotors scheidet aus kartellrechtlichen Gründen aus.

Wie zu hören ist, basteln etliche Unternehmen bereits an ihrem ersten Wasserstoffmotor: Motorenbauer Deutz, ebenfalls Mitglied der Allianz, hat einen stationären Motor angekündigt, in dem Wasserstoff verbrannt wird. Namhafte Nutzfahrzeughersteller wie MAN und Daimler Truck erforschen ebenfalls die Technologie und haben dem Vernehmen nach schon Fortschritte gemacht.



Foto: dpa/Marijani Murat

„Bei schweren Lkw benötigt man etwa für Bergstrecken auch Antriebe mit chemischen Energieträgern wie Wasserstoff.“

Franz Loogen, e-Mobil GmbH



Der Wasserstoffmotor wäre ideal für Lkw im Geländeeinsatz.

Foto: Daimler Truck

Brennstoffzelle und batterieelektrische Lösungen arbeiten mit Elektromotoren. Der Wasserstoffmotor hat dagegen eine große Nähe zu dem Motor, mit dem die Unternehmen in der bisherigen Geschichte der Mobilität so erfolgreich waren: dem Verbrennungsmotor. Die Unternehmen der Allianz machen keinen Hehl daraus, dass sie hier ein großes Potenzial wittern: „Wasserstoffmotoren profitieren von der großen Erfahrung im Motorenbau und machen diesen fit für eine nachhaltige Zukunft.“ Der mit Wasserstoff betriebene Motor wandle mit „hervorragendem Wirkungsgrad“ Energie des Wasserstoffs in mechanische Energie um. Der Wirkungsgrad liege bei 45 Prozent und damit nur etwas niedriger als beim Dieselmotor. Der Wasserstoffmotor punkte zudem mit „Robustheit und hoher Lebensdauer unter allen extremen Bedingungen“.

Es gehe nicht darum, andere Antriebe auszustechen. Der Wasserstoffmotor könne zum Einsatz kommen, wo andere Antriebe sich schwertäten: Er sei für den Schwerlastverkehr, wo auf langen Strecken volle Leistung gefordert sei, besonders geeignet. Da die gleichen Tankstellen wie bei der Brenn-

stoffzelle genutzt werden könnten, sei die Technologie eine ideale Ergänzung.

Die Allianz leitet Thomas Koch, Chef des Instituts für Kolbenmaschinen am KIT in Karlsruhe. Er sagt: „Auf der Basis des heute vorliegenden Reifegrades rechne ich damit, dass die ersten Hersteller etwa im Jahr 2024 mit einer Kleinserie die Technologie einführen werden.“

Franz Loogen, Chef von e-Mobil – der Landesagentur für Mobilitätslösungen und Automotive – begrüßt die Initiative: „Bei schweren Lkw benötigt man etwa für lange Bergstrecken aufgrund des dauerhaft hohen Energiebedarfs auch Antriebe mit chemischen Energieträgern wie Wasserstoff.“ Lkw mit Brennstoffzelle dürften noch in diesem Jahrzehnt auf den Straßen zum Einsatz kommen. „Hubkolbenmotoren mit Wasserstoff werden parallel dazu erforscht, auch um etwa Strecken mit erhöhtem Kühlbedarf befahren zu können.“

Auch der grüne Landtagsabgeordnete Thomas Hentschel, Experte für alternative Antriebe, hält es für sinnvoll, „technologieoffen“ alternative Antriebe zu erforschen. „Ich kann mir aber nicht vorstellen, dass der

Wasserstoffmotor die einzig sinnvolle Lösung für die Antriebswende ist.“ Die Herstellung von CO₂-freiem Wasserstoff benötige deutlich mehr Energie, „als wenn wir aus regenerierbaren Quellen gewonnene Energie direkt in den E-Motoren nutzen“. Für Nischenfahrzeuge etwa in der Landwirtschaft oder auf dem Bau sei die Technologie aber denkbar.

Alternative Antriebe bei Lkw

CO₂-Flottengrenzwerte Auch die Lastwagenhersteller müssen beim CO₂-Ausstoß auf die Bremse treten. Bis 2025 soll der Ausstoß der Klimagase bei Neufahrzeugen um 15 Prozent gegenüber 2019 sinken und bis 2030 um 30 Prozent.

Technologien Erste batteriebetriebene Lastwagen werden in Serie produziert, etwa der E-Actros von Daimler Truck, der sich für den Verkehr in der Stadt anbietet. Daimler will in ein paar Jahren Brennstoffzellen-Fahrzeuge für den Fernlastverkehr vorstellen. Der VW-Konzern setzt ausschließlich auf E-Lastwagen. *mgr*

Deutsche Bank will nachhaltigen Erfolg

Das Geldhaus erzielt den höchsten Jahresgewinn seit 2011 und möchte wieder Dividenden zahlen.

VON BARBARA SCHÄDER

FRANKFURT. Deutsche-Bank-Chef Christian Sewing ist sichtlich stolz, als er am Donnerstag in einer Videokonferenz vor die Presse tritt. 1,9 Milliarden Euro hat die Bank 2021 verdient, so viel wie seit 2011 nicht mehr. Damals waren es mehr als vier Milliarden Euro, aber dennoch: Der Mitte 2019 von Sewing angekündigte Strategiewechsel zahlt sich offenkundig aus. Auch für die Aktionäre, die erstmals seit drei Jahren wieder Dividenden erhalten sollen.

Allein die Investmentbanker erzielten einen Vorsteuergewinn von 3,7 Milliarden Euro. Bei der Unternehmensbank waren es eine Milliarde Euro, bei der Vermögensverwaltung 816 Millionen und der Privatkundenbank 366 Millionen Euro. Dagegen fielen im Segment Corporate & Other, in dem zentrale Funktionen gebündelt sind, und bei der Abwicklungseinheit CRU jeweils mehr als eine Milliarde Euro Verlust an.

Sewing verweist auf die Verkleinerung der Investmentbank, die Stärkung der internen Kontrollsysteme und die Einsparungen der vergangenen Jahre – seit Sewings Amtsantritt ist die weltweite Belegschaft von rund 97000 auf 83000 Vollzeitstellen geschrumpft.

Für die Investmentbanker soll es erneut höhere Boni geben: „Wir sehen den immer intensiveren Kampf um Talente und die Gehaltsentwicklung in der Branche durchaus mit Sorge“, sagt Sewing. „Aber klar ist auch, dass wir uns diesem Wettbewerb nicht entziehen können.“

Gleichwohl gibt sich der Bankchef zuversichtlich, das Verhältnis der Gesamtkosten zu den Erträgen 2022 auf 70 Prozent zu drücken – von 85 Prozent im vergangenen Jahr. Zum Einen sollen die Ausgaben für Abfindungen und andere mit dem Umbau der Bank verbundene Kosten sinken, gleichzeitig die Erträge weiter gesteigert werden. Ihre Hoffnung auf höhere Erträge stützt die Bank vor allem auf den allmählichen Anstieg der Zinsen.

Von den Fortschritten im vergangenen Jahr sollen auch die Aktionäre der Deutschen Bank profitieren: Neben der Zahlung einer Dividende von 20 Cent je Aktie kündigt die Bank den Rückkauf eigener Aktien im Wert von 300 Millionen Euro an; insgesamt werden damit 700 Millionen Euro an die Eigentümer ausgeschüttet.

Razzia bei Hymer

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart ermittelt gegen Mitarbeiter des Wohnmobilherstellers aus Bad Waldsee wegen Betrugsverdachts

VON RÜDIGER BÄSSLER

BAD WALDSEE/STUTTGART. Die Staatsanwälte und Polizeibeamten aus Stuttgart sind am Mittwoch vor der Zentrale des Caravan-Herstellers Hymer in Bad Waldsee (Kreis Ravensburg) aufgefahren. Ihr Ziel: Büros und Fabrikhallen. Am Donnerstag bestätigte die Staatsanwaltschaft Stuttgart die Razzia. Die Behörde führt laut einer Sprecherin ein Ermittlungsverfahren „gegen Mitarbeiter der Erwin Hymer Group SE wegen des Verdachts des Betrugs und der strafbaren Werbung im Zusammenhang mit Gewichtsangaben beim Verkauf von Wohnmobilen“. Mehr Information gibt es nicht.

Die Hymer-Gruppe ist 2019 vom US-Hersteller Thor Industries übernommen worden und hat weitere Standorte im Südwesten. Eine Firmensprecherin bestätigte am Donnerstag, dass das Unternehmen mit dem „Vorwurf von Gewichtsabweichungen bei Wohnmobilen“ konfrontiert sei. Weitergehende Fragen beantwortete Hymer nicht.

Wenn ein Betrug mit Gewichtsangaben vorliegen sollte, mutmaßen nun Branchenkenner, dann rund um Modelle in der Klasse bis 3,5 Tonnen. Sie machen markenübergreifend bundesweit einen Anteil von rund 80 Prozent aus. Auch ein hoher Anteil der Modellalette bei Hymer ist exakt an die 3,5-Tonnen-Grenze herangeschnitten.

Diese Wohnmobile dürfen mit Führerschein der Klasse B gefahren werden. Schwere Fahrzeuge erfordern einen Lkw-Führerschein. Nur alte Führerscheine der Klasse 3 berechtigen noch zum Fahren von Fahrzeugen bis 7,5 Tonnen. Die Gesetzeshürde macht es Herstellern schwer, ihre Wohnmobile mit Luxusausstattung vollzupacken.

Die Gewichtsgrenze sei schon immer ein Grundproblem der Branche, sagt beispiels-

weise der Caravan-Gutachter Reinhold Aurdorf aus Fochbek in Schleswig-Holstein. Nutzer auf Urlaubsreise „packen ein ohne Ende, bis das Ding immer überladen ist“. Stoppt die Verkehrspolizei solche überladenen Wohnmobile, ist der Fahrer haftbar. Die Strafen sind deftig.

Hat Hymer Fahrzeuge mit falschen Gewichtsangaben beworben und verkauft? Kaum vorstellbar, dass so etwas auf niedriger Entscheidungsebene hätte geschehen können. Unbeantwortet ist die Frage, ob zu den Einzelpersonen, gegen die die Staatsanwaltschaft ermittelt, auch Hermann Pfaff gehört. Er ist Geschäftsführer der Hymer Business Development GmbH und zugleich Präsident des Caravan-Industrieverbandes (CIVD). In dieser Funktion meldete Pfaff jüngst Rekordzahlen für die Branche: 2021 konnten 130 666 Freizeitfahrzeuge von Deutschland ausgeliefert werden, so viele wie nie zuvor. Der Durchschnittspreis lag bei 77500 Euro. Hätte es nicht Lieferkettenprobleme gegeben, so der Manager aus Bad Waldsee, wäre der Rekord noch deutlicher ausgefallen.

Unter Pfaffs Führung lobbyiert der Verband kräftig in Sachen Führerscheineberechtigung. Im Namen der Mitglieder forderte im vergangenen Oktober der CIVD-Geschäftsführer Daniel Onggowinarso in der Zeitung „Welt am Sonntag“ eine Reform des europäischen Führerscheins. „Wir stellen uns vor, dass der Klasse-B-Führerschein erweitert werden könnte, beispielsweise für Reisemobile bis 4,25 Tonnen.“

Wie lange die Auswertung der beschlagnahmten Daten und Materialien aus Bad Waldsee dauern wird, dazu gibt die Staatsanwaltschaft keine Prognose. Die Hymer-Sprecherin kündigt an, das Unternehmen werde „im Sinne der vollständigen Klärung mit den Behörden kooperieren“.

Gesucht: Vorbilder, die unsere Zukunft gestalten.

Baden-Württemberg prämiiert junge Unternehmen, die besonders nachhaltig handeln – wirtschaftlich wie gesellschaftlich. Wenn das auf Sie zutrifft und Sie nach 2011 ein Unternehmen gegründet oder übernommen haben, bewerben Sie sich online beim Landespreis für junge Unternehmen! Mit wenigen Klicks. Mehr Infos unter landespreis-bewerben.de



Aus Liebe zum Land

L-BANK
Staatsbank für Baden-Württemberg