

# Auf dem Weg zum „Volks-Hybrid“

**Klimaschutz** Memminger Firma Magnet-Schultz sucht als Automobilzulieferer nach Lösungen für Zukunftsantriebe

VON THOMAS SCHWARZ

**Memmingen** Dieselmotoren gelten als Dreckschleudern, die das Klima belasten. Vor allem der Elektroantrieb wird als Alternative diskutiert. Doch dabei ist vielen Autofahrern die Reichweite zu gering und das Laden der Batterie dauert zu lange. Als alternative Stromquelle kommt immer wieder die Brennstoffzelle ins Gespräch. Dafür setzt sich auch Dr. Albert Schultz ein. Nicht nur kurz vor dem Klima-Gipfel in Berlin beschäftigt sich der Ingenieur als Chef der Memminger Firma Magnet-Schultz viel mit Technikthemen. Zudem spricht er als Vize-Präsident der Industrie- und Handelskammer (IHK) Schwaben für Memmingen-Unterallgäu.

„Wir wollen weder auf Fahrkomfort noch auf Sicherheit oder Reichweite und Leistung verzichten – und eigentlich auch nicht mehr bezahlen“, bringt der Unternehmer das Dilemma aus Verbrauchersicht auf den Punkt. „Das Thema ist aber so komplex, dass es die EINE Lösung nicht geben wird. Vielmehr wird sich das Angebot verbreitern, mit Co-Existenzen verschiedener Antriebslösungen.“ Daher plädiert Schultz für eine differenzierte Herangehensweise – und kann sich beispielsweise eine effiziente Kombination aus kleinem Verbrenner und Elektromotor zum „Volks-Hybrid“ für die Massenmobilität vorstellen.

Der Elektroantrieb allein ist für ihn nicht das „Allheilmittel“. Zum einen bieten Benzin- und Dieselantriebe eine unerreicht hohe Energiedichte. Und zum anderen sei der Elektromotor mit Batterien bei der Herstellung und besonders der Entsorgung teuer und auch ökologisch problematisch, erläutert Schultz und bezieht sich auf eine Studie des Fraunhofer-Instituts für solare Energiesysteme vom Juli.

Magnet-Schultz ist selbst Zulieferer der Automobilbranche und steckt nach eigenen Angaben jährlich mehrere Millionen Euro in Forschung und Entwicklung. Geschäftsführer Schultz favorisiert die Brennstoffzelle – dabei kommt der Strom nicht aus einer Batterie, sondern aus der Reaktion von Wasserstoff und Sauerstoff.



Albert W. Schultz

„Dafür können wir in Deutschland mit unserem Know-how punkten. Den Rohstoff-Wettbewerb rundum die Batterie haben schon lange Andere für sich entschieden.“ Für wasserstoffgetriebene Fahrzeuge spreche auch, dass sie sich in nur wenigen Minuten auftanken lassen.

## „Noch keine Massenzlösung“

Sein Unternehmen arbeite derzeit an diversen anspruchsvollen Anfragen aus dem Bereich. Schultz räumt jedoch ein, dass Brennstoffzellen-Autos noch keine Massenzlösung für den Markt seien und noch viel in Infrastruktur investiert werden müsse. Dies rechne sich nur mit einer breiten Einführung der Wasserstoff-Wirtschaft auch in stationären Anwendungen wie etwa der Stahlproduktion und ist für ihn die langfristige Alternative zu fossilen Brennstoffen auch im Sinne des Klimas. Je größer und schwerer die Fahrzeuge desto wichtiger ist der Vorteil von Wasserstoff in der Energiedichte: Die Deutsche Post will im kommenden Jahr einen Elektrotransporter mit Wasserstoff-Technologie auf den Markt bringen und diverse OEMs (dies sind die großen Automobilhersteller) entwickeln große Fahrzeuge wie SUVs mit Brennstoffzelle.

Der Memminger Unternehmer plädiert für Technologie-Offenheit in der staatlichen Förderung: „Entweder werden alle Ansätze gleich gefördert – oder gar nicht. Und dabei bitte die synthetischen Kraftstoffe E-Fuels nicht vergessen!“ Er fordert, dass bei den unterschiedlichen Lösungen die gesamte Umweltbelastung einkalkuliert wird – „von der Herstellung der Fahrzeuge und der Energiequelle auch des Stroms über die gesamte Betriebsdauer bis zum Schrottplatz, also well to wheel to wasteyard“. CO<sub>2</sub> und andere Belastungen seien globale Themen und keinesfalls im Alleingang zu lösen.

## Markt und Bürger entscheiden

Der deutsche CO<sub>2</sub>-Gesamtausstoß in 2018 entsprach gerade einmal zehn Prozent des Ausstoßes nur der Kohlekraftwerke in den drei Ländern, USA, China und Indien. Wenn es diesen drei Ländern also gelänge, durch ihre Forcierung der Kernkraft und auch Erneuerbaren Energien zehn Prozent ihrer Kohlekraftwerke zu ersetzen, dann habe dies den gleichen Klimaeffekt wie die Einsparung des kompletten deutschen Ausstoßes. Letzteres hält Schultz schlicht für unbezahlbar und warnt vor einer schleichenden Deindustrialisierung Deutschlands mit allen möglichen Konsequenzen für unsere Beschäftigung, Lebensstandard und politische Stabilität.

Es sollten weiterhin der Markt und die Bürger entscheiden können, welche Technologien sich durchsetzen – „sie schauen natürlich auch aufs Geld, leisten die Arbeit, zahlen die Steuern und gehen wählen.“ Schultz geht davon aus, dass uns diese Themen noch Jahrzehnte beschäftigen und weiter optimierte Diesel und Benziner auch noch lange das Rückgrat unserer Mobilität bilden werden.