

» Wir müssen mit Augenmaß handeln «

Um die CO₂-Emissionen im Verkehr erheblich zu senken, muss sich Mobilität verändern. Warum es nicht die eine Antriebslösung gibt und man bei allem Weitblick für alternative Antriebe das Augenmaß für die Wettbewerbsfähigkeit des eigenen Unternehmens nicht verlieren darf, erklärt Dr. Stefan Wolf, Vorstandsvorsitzender von ElingKlinger.



EKPO Fuel Cell Technologies, ein Joint-Venture von ElingKlinger und Plastic Omnium, bietet Brennstoffzellenstacks und -komponenten für ein breites Spektrum an Anwendungen an.

© ElingKlinger

gründet. Welche Beweggründe gab es dafür? Warum setzen Sie auf Wasserstoff als potenziellen Kraftstoff der Zukunft?

Die Gründe sind vielfältig. Der Wasserstoff-Antrieb ist komplett emissionsfrei, es entsteht nur Wasserdampf beim Ausstoß. Darüber hinaus ist H₂ über das Elektrolyseverfahren in unendlicher Menge verfügbar. Brennstoffzellenfahrzeuge gewährleisten hohe Reichweiten, schnelle Betankungszeiten und verursachen keine Motorengeräusche – das Gesamtpaket ist unschlagbar.

Welche Chancen und Risiken gibt es für das Joint-Venture?

Wir sehen vor allem die Chancen! Unser Ziel ist klar definiert: Die Entwicklung und Großserienproduktion leistungsfähiger Brennstoffzellenstacks um die CO₂-neutrale Mobilität weiter voranzutreiben – egal ob auf der Straße, Schiene, zu Wasser, oder im Gelände. Wir machen die Brennstoffzelle wettbewerbsfähig – in Bezug auf Leistung, Kosten und Zuverlässigkeit.

Welche Produkte rund um die Brennstoffzelle bieten Sie an?

Wir bieten Stacks, das Herz eines Brennstoffzellensystems, und Komponenten an. Unsere Stacks sind die Benchmark in der Branche. Sie bieten eine extrem hohe Leistungsdichte bei kompakter Bauweise und geringem Gewicht. Zudem gewährleisten sie einen geringen Wasserstoffverbrauch für reduzierte Betriebskosten und höhere Reichweiten. Ganz wichtig ist für viele unserer Kunden, dass die Fertigung unserer Produkte nach automatisierten

Die Gesetzesvorgaben sehen vor, die CO₂-Emissionen im Verkehr erheblich zu senken. Mobilität muss also neu gedacht werden. Was bedeutet für Sie „Mobilität der Zukunft“?

In erster Linie emissionsfreie Mobilität, die wir alle möglichst schnell wollen. Und ElingKlinger hat die Weichen hierfür schon sehr früh gestellt. Seit 20 Jahren sind wir bei der Brennstoffzelle aktiv, seit 10 Jahren im Bereich der Batterietechnologie. Ob Pkw oder Nkw, mit Verbrennungsmotor, mit Hybridtechnik oder als reines Elektrofahrzeug – wir bieten für alle Antriebsarten Produktlösungen und tragen so zu nachhaltiger Mobilität bei. Unsere Leichtbaukonzepte reduzieren das Fahrzeuggewicht, wodurch sich bei Verbrennungsmotoren der Kraftstoffverbrauch samt CO₂-Ausstoß verringert und bei alternativen Antrieben die Reich-

weite erhöht. Mit zukunftsweisender Batterie- und Brennstoffzellentechnologie sowie elektrischen Antriebseinheiten haben wir uns frühzeitig als Spezialist für Elektromobilität positioniert und liefern seit vielen Jahren in Serie.

Für viele sind batterieelektrische Fahrzeuge die Lösung schlechthin. Wie sehen Sie das?

Wir brauchen batterieelektrische Fahrzeuge, keine Frage. Ich sehe sie vor allem im Stadtverkehr als ideale Lösung. Wenn es aber um lange Strecken und Fahrzeuge mit größerem Gewicht, wie SUVs oder Nutzfahrzeuge, geht – da gewinnt die Brennstoffzelle.

Im März 2021 haben Sie zusammen mit Plastic Omnium das Joint-Venture EKPO Fuel Cell Technologies ge-



Fertigungsprozessen und aktuellen Automotive-Standards erfolgt.

Welchen Marktanteil streben Sie für die nächsten Jahre an?

Für das Jahr 2030 haben wir uns ein Umsatzvolumen von 700 Millionen Euro bis zu 1 Milliarde Euro als Ziel gesetzt. Damit strebt die Gesellschaft an, in neun Jahren einen Marktanteil von 10 bis 15 Prozent zu erreichen.

Was muss getan werden, damit sich BZ-Technik durchsetzen kann? Beispielsweise auch in puncto Kosten. Wie tragen Sie dazu bei?

Wir haben es hier mit einer klassischen Henne-Ei-Situation zu tun. Sinkende Kosten gibt es vor allem über steigende Stückzahlen. Wir brauchen einen starken Markt. Darüber hinaus müssen wir zügig daran arbeiten die Infrastruktur an Wasserstoff-Tankstellen auszubauen. Nur dann wird sich die Technologie durchsetzen.



© ElringKlinger

INFO

Dr. Stefan Wolf

hat nach einer Banklehre in Tübingen Rechtswissenschaften studiert. Nach der Promotion 1994 zum Dr. jur. war er als Rechtsanwalt tätig. 1997 trat Wolf als Syndikusanwalt in die ElringKlinger GmbH ein. 2004 wurde er zum Generalbevollmächtigten des Vorstands und 2005 zum Sprecher des Vorstands ernannt. Seit 2006 ist Dr. Stefan Wolf Vorsitzender des Vorstands der ElringKlinger AG.

Zellkontaktiersysteme für Lithium-Ionen-Batterien von ElringKlinger lassen sich direkt auf den Zellverbund aufsetzen und verschweißen.

© ElringKlinger



Insbesondere für schwere Nutzfahrzeuge bietet Wasserstoff in Bezug auf die Langstrecke Vorteile. Wann werden wir Ihrer Meinung nach die ersten serienfertigen Lkw auf den Straßen sehen?

Hyundai Motor hat bereits seinen Brennstoffzellen-Lkw Xcient Fuel Cell an Kunden ausgeliefert. Daimler Trucks hat konkrete Pläne und auch andere Hersteller geben hier Gas. Ich bin zuversichtlich, dass das Tempo hier weiter zunimmt und wir immer mehr dieser Fahrzeuge auf unseren Straßen sehen werden.

Welche Prognose würden Sie für das Fahrzeug mit Verbrennungsmotor abgeben?

Wir brauchen den modernen Verbrennungsmotor noch einige Zeit. Alle Hersteller und viele Zulieferer haben mittlerweile den Schalter umgelegt und setzen auf Elektromobilität mit Batterie- und Brennstoffzellentechnologie. Aber das kostet enorm viel Geld. Wir durchlaufen die größtmögliche Transformation. Dazu bekämpfen wir seit über einem Jahr eine Pandemie, viele Unternehmen leiden darunter. Ich bin ganz klar für alternative Antriebe, aber wir müssen – auch mit Blick auf viele tausende Arbeitsplätze – mit Augenmaß handeln.

Wie sieht ihr Portfolio für Batterietechnologie aus?

ElringKlinger bietet Komponenten wie Zell- und Modulverbinder sowie Druckausgleichselemente. Darüber hinaus liefern wir Zellkontaktiersysteme an unsere Kunden. Im BMW i3 ist dieses beispielsweise seit 2013 verbaut. Ein

Projekt zur Entwicklung und Industrialisierung innovativer Batteriezellgehäusekomponenten wird im Rahmen des zweiten europäischen IPCEI-Großvorhabens (Important Project of Common European Interest) für Batterietechnologie vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Land Baden-Württemberg gefördert. Darüber hinaus zählen auch Module sowie komplette Batteriespeichersysteme zu unserem Portfolio.

Sie sind Aussteller der IAA Mobility, die mit neuem Konzept erstmals in München stattfindet. Welche Erwartungen haben Sie an die Messe?

Die IAA ist und bleibt die wichtigste Messe der weltweiten Automobilindustrie. Aber sie wird sich ändern. Nichtsdestotrotz freue ich mich, dass sie stattfindet. Es gibt uns auch ein Stück Normalität zurück und aus meiner Sicht ist der persönliche Kontakt durch nichts zu ersetzen. Ich erwarte zahlreiche neue Fahrzeuge, die in erster Linie alternativ angetrieben werden oder zumindest als Hybrid auf den Markt kommen. Ich freue mich auf die Veranstaltung.

Welche Auswirkungen hat die Corona-Pandemie auf Ihr Unternehmen?

Auch an uns ist die Corona-Krise natürlich nicht vorbeigegangen. Bis dato haben wir sie aber gut gemeistert. Natürlich gab es auch bei uns Kurzarbeit und teilweise mussten wir ganze Werke schließen. Wir haben aber ein gutes Krisenmanagement betrieben und starten jetzt wieder durch. ■

ElringKlinger AG
www.elringklinger.de