

„Es könnte zappenduster werden“



Die Produktion der Wasserstoff-Lkw bei der Firma Paul läuft bereits. Hier wird in der Halle gerade eine Brennstoffzelle in den Lkw gehoben. Doch wenn nicht bald Förderbescheide kommen, „wird es ab Mitte des Jahres zappenduster“, sagt der Firmenchef. –Fotos: ek/Elke Neureuther, StMWi

Vilshofen

Josef Paul, Tüftler und Chef des gleichnamigen Nutzfahrzeug-Unternehmens, sagt es frei niederbayerisch heraus: „Wenn da nichts kommt, wird es ab Mitte des Jahres in unserer Halle zappenduster“. Es geht um den Wasserstoff-Lkw, den das Unternehmen in Vilshofen entwickelt und unter großem Aufsehen der Öffentlichkeit präsentiert hat.

Die ersten 25 Stück der niederbayerischen Innovation kaufte Treibstoff-Gigant Shell. Auch viele andere Unternehmen würden gerne einen dieser 24-Tonner mit dem Namen PH2P bei Paul in

Vilshofen (Lkr. Passau) ordern – wenn sie denn dürften. Denn ohne Förderbescheid des Bundesverkehrsministeriums geht nichts – keine Reservierung, keine Vorbestellung. Das heißt aber auch, dass der Hersteller selbst nicht die notwendigen Teile und Materialien bestellen kann, um im Akkord Wasserstoff-Lkw zu bauen. Noch sei man im Plan, sagt der Unternehmer auf Anfrage unserer Zeitung. Und das vor dem Hintergrund, dass die EU Druck macht und einen Großteil der Neuzulassungen im Schwerlastverkehr ab 2040 ganz verbieten will.

Bund fördert 80 Prozent der Mehrkosten

Unterstützung erhält Paul von Bayerns Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger (Freie Wähler), der den niederbayerischen Unternehmer vor wenigen Tagen im Münchner Ministerium empfing: „Wenn der Bund den Schwerlastverkehr wirklich dekarbonisieren will, muss er endlich was vorwärts bringen“, so Aiwanger.

Zum Hintergrund: Ein Wasserstoff-Lkw kostet wegen der geringen Stückzahlen noch deutlich mehr als ein herkömmlicher Diesel-Lkw. „80 Prozent des Mehraufwands werden gefördert“, erklärt Josef Paul. Noch kostet so ein Lkw in etwa das Vierfache des Verbrenner-Modells. Die Besteller nehmen somit bereits erhebliche Mehrkosten auf sich, um emissionsfreie Fahrzeuge in ihre Flotte aufzunehmen. Aber: Die Förderanträge liegen im Bundesverkehrsministerium.

Und ohne Zusage aus Berlin darf nicht bestellt werden. In der Zwischenzeit steigen die Preise und wächst die Unsicherheit. Schon wird geraunt, dass die Fördertöpfe leer seien oder das Interesse der Bundesregierung auch bei schweren Fahrzeugen ausschließlich auf E-Mobilität liegt.

Doch auch hier hat Unternehmer Paul bereits seine Erfahrungen gemacht. Gerade hat das Unternehmen einen Auftrag zur Umrüstung von 17 Klein-Lkw (7,5 Tonnen) auf Elektroantrieb in seinen Werkstätten ausgeführt. Doch künftig kommt auch dafür keine Förderung mehr, „weil eine Jahresfahrleistung von 60000 Kilometern gefordert wird“, schüttelt Paul den Kopf. Indes: Klein-Lkw werden vielfach für Fahrten in Städten eingesetzt,

wo mittlerweile zum Teil alte Dieselfahrzeuge ausgesperrt sind. Die E-Lkw sind ideal, „aber im Stadtlieferverkehr kommt man nicht auf die 60000 Kilometer“, erklärt Paul.

Bald ein Jahr Wartezeit auf eine Entscheidung

So kommt die Verkehrswende nicht recht in Schwung, obwohl die Voraussetzungen da wären. Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger macht Druck: „Ich habe Bundesminister Volker Wissing per Brief und in einem persönlichen Gespräch auf die massive Problematik hingewiesen. Gerade in der Hochlaufphase der Wasserstoffantriebe ist die Umrüstung wichtig, da die großen Lkw-Hersteller erst in einigen Jahren mit der Serienproduktion beginnen werden. Eine rasche Abarbeitung der Förderanträge durch den Bund ist daher entscheidend für die ersten Schritte zur Dekarbonisierung des Schwerlastverkehrs“, weist er auf Kaufabsichten von Speditionen „für Tausende Lkw mit Wasserstoffantrieb“ hin. Sie warteten „seit bald einem Jahr auf eine Zu- oder Absage des Bundes, ob ihr gewünschter Lkw bezuschusst wird“. So komme eine Dekarbonisierung des Schwerlastverkehrs nicht voran.

Was die Infrastruktur für Wasserstoff in Bayern anbelangt, klopft sich Aiwanger auf die Schulter: Aktuell würden Wasserstoff-Tankstellen und Elektrolyseure, also Produktionsstätten für Wasserstoff, aufgebaut, „aus bayerischen Landesmitteln“, wie er betont. Als „letztes Glied in der Kette“ fehle der „Einsatz des Wasserstoffs“, zum Beispiel beim Lkw. Hier gibt der bayerische Wirtschaftsminister die Karte weiter an Bundesverkehrsminister Wissing (FDP): „Dies müsste vom Bund bezuschusst werden.“



Besuch um Ministerium: Unternehmer Josef Paul (li.) und Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger

Quelle: plus.pnp.de –Regina Ehm-Klier

Mehr im Vilshofener Anzeiger vom 16.02.2023 oder unter [PNP](#)

Plus nach einer kurzen Registrierung