

Zukunft Wasserstoff: Lkw-Innovation aus Niederbayern



Vor dem Transport zum ITS World Congress in Hamburg: In der Halle von Paul Nutzfahrzeuge werden letzte Checks am Wasserstoff-Lkw der mittelschweren Kategorie vorgenommen. –Fotos: Paul

Vilshofen /Albersdorf

Stufe zwei ist gezündet: Der erste Wasserstoff-Lkw, der in der Halle der Firma Paul Nutzfahrzeuge in Vilshofen (Landkreis Passau) gebaut wurde, steht in Hamburg. Eine echte Innovation.

Lesen Sie dazu auch:

– Wie zwei regionale Unternehmen Wasserstoff etablieren wollen

Wie vor Monaten angekündigt, ist der Truck aus der so genannten mittelschweren Klasse (24 Tonnen) am Montag beim ITS World Congress, bei der Fahrkonzepte von morgen im Mittelpunkt stehen, erstmals präsentiert worden. Die offizielle Enthüllung findet am Mittwoch statt. Hinter dem Produkt steht das Dreierbündnis „Next Mobility Accelerator“ des Kraftstoff-Konzerns Shell Deutschland (Hamburg) mit den zwei Niederbayern Paul Nutzfahrzeuge und MaierKorduletsch aus Vilshofen (Lkr. Passau).

Zur Enthüllung werden auch die Firmenchefs von Niederbayern nach Norddeutschland reisen. Denn der Wasserstoff-Lkw ist eine maßgebliche Innovation aus Niederbayern. Genauer aus Vilshofen. Hier sitzen die Firmen Nutzfahrzeuge Paul (170 Mitarbeiter) sowie MaierKorduletsch (120 Beschäftigte), einer der größten Shell-Händler Deutschlands. Beide Firmen wissen, dass die Zeit des aktuellen Portfolios langsam abläuft. Und weil die Unternehmen Nachbarn und die Firmenchefs gut bekannt sind, rüsten sie sich gemeinsam für morgen.

Wertvolle Erfahrungen durch E-Umbauten

Die Zukunft hat in den Paul-Werkstätten bereits vor Jahren begonnen, als ausgedienten Mercedes-Mehrsitzern, die in Berlin in Stadtgärtnerei und Stadtreinigung beliebt aber nicht mehr lieferbar waren, das Verbrenner-Innenleben gegen einen Elektro-Antrieb ausgetauscht wurde. Das war nicht nur nachhaltig, weil Fahrzeuge somit eine längere Lebensdauer erhalten. Paul sammelt seither praktische Erfahrung mit Elektromobilität. Und spannt die Idee weiter: Weil Lkw für Langstrecken zu schwer für einen reinen Batterieantrieb werden, wurde bei Paul an einem Wasserstoff-Antrieb getüftelt. Auch H₂ ist CO₂-neutral allerdings teuer in der Herstellung, erst recht, wenn es grüner Wasserstoff ist, also aus

erneuerbarer Energie gewonnen wird. Hier hat sich Shell bereits auf den Weg gemacht, baut Großanlagen in Rotterdam, Köln und Hamburg. Das Unternehmen will schon bis 2025 bis zu 2500 Brennstoffzellen-Lkw und bis zu 50 Wasserstoff-Tankstellen anbieten und so den Markthochlauf ankurbeln.

Denn das ist bislang das Problem: Wer richtet Wasserstoff-Tankstellen für teures Geld ein, wenn keine Nachfrage herrscht? Und wer kauft einen Wasserstoff-Lkw, wenn es keine Tankstellen gibt? Das „Henne-Ei-Prinzip“ wird dank der guten Nachbarschaft in Vilshofen durchbrochen. Paul baut die Lkw, in der Zwischenzeit errichtet MaierKorduletsch in Passau die erste Wasserstoff-Tankstelle. Ein ganzes Zentrum an der A3 bei Pocking soll folgen, unter Umständen sogar mit eigener Produktion von grünem Wasserstoff.

„Der Güterverkehr könnte sich bis 2050 verdreifachen. Gleichzeitig bleibt Deutschland bisher hinter den eigenen Zielen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen zurück. Hinzu kommt, dass in vielen Städten und Regionen die Stickoxid- und andere Schadstoffgrenzwerte überschritten werden. Es ist also wichtig, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren und die Luftqualität zu verbessern – zum Beispiel durch neue kohlendioxidarme oder -freie Antriebsarten und Kraftstoffe sowie verbesserte Kraftstoff-Effizienz“, erklärt Fabian Ziegler, Chef von Shell Deutschland, anlässlich der gestrigen Präsentation in Hamburg.

Chassis von Mercedes, Achsen von ZF

Weitere Größen der Branche sind mittlerweile mit an Bord: Das Fahrzeug basiert auf dem Chassis mit Fahrerkabine, dem „Glider“, des „Atego“ von Mercedes-Benz, ZF liefert die elektrischen Achsen, Toyota die Brennstoffzelle. Mit einer Tankladung – der Tankstopp, um die sechs Fünf-Kilo-Tanks mit Wasserstoff zu füllen, dauert laut Hersteller zehn bis 15 Minuten – schafft der 24-Tonner offiziellen Angaben zufolge

rund 500 Kilometer, mit Anhänger sollen es noch rund 350 Kilometer sein. „Nicht reden, sondern machen“, das bekräftigten kürzlich die Chefs beider regionaler Unternehmen, Josef Paul und Alexander Maier, im PNP-Interview. Jetzt sind sie stolz, in die Umsetzung gekommen zu sein – und das ohne große Förderungen.

Einzig die Einrichtung der ersten Wasserstofftankstelle wird vom Freistaat respektive vom Bayerischen Wirtschaftsministerium unterstützt. Entsprechend erfreut zeigte sich gestern Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger (Freie Wähler), der vergangenes Jahr bereits die Paul-Werkstätten besucht und sich vom Konzept überzeugt hatte: „Die Produktion eines Wasserstoff-Lkw in Bayern ist ein wichtiger Schritt zur klimaneutralen Mobilität. H2 ist für den Schwerlastverkehr das Gebot der Stunde. Nur so können wir die Mobilitätsanforderungen einer modernen Industriegesellschaft erfüllen und fossile Energieträger ersetzen. Ich bin stolz, dass wir solche Unternehmer in Bayern haben. Wir unterstützen gerne, um zukunftsfähige Arbeitsplätze vor Ort zu schaffen und den vielen Worten im Bereich Klimaschutz konkrete vernünftige Taten folgen zu lassen“, teilte er gestern mit.

So gibt es aktuell auch keine Zweifel daran, dass nach den Stufen eins und zwei, Entwicklung und Präsentation, nun auch drei und vier wie geplant folgen: Nächstes Jahr sollen 25 Paul-Wasserstoff-Prototypen die Hallen verlassen, um bei den Kunden Praxis-Erfahrung zu sammeln. Ein Jahr darauf, 2023, ist der Serienstart geplant. Bis zu 500 Wasserstoff-Lkw pro Jahr könnten dann schon bei Paul in Niederbayern, wo das Wasserstoff-Herz schlägt, gebaut werden. –Regina Ehm-Klier



Die Basis, der Glider, kommt von Mercedes Benz.



Hinter der Fahrerkabine befinden sich sechs Wasserstoff-Tanks.

Quelle: pluspnp.de –Regina Ehm-Klier

Mehr im Vilshofener Anzeiger vom 12.10.2021 oder unter [PNP](#)

Plus nach einer kurzen Registrierung