

2 / 5 Artikel in diesem Monat bereits gelesen


"Europaweit einzigartig"

# Energie-Hotspot: Passau bekommt erste Wasserstofftankstelle für Lkw

Außerdem: 8 E-Schnellladeplätze für Pkw und Transporter

04.02.2022 | Stand 05.02.2022, 05:51 Uhr

A A A

 **Elke Fischer**  
Redakteurin



Der Bauplan für den neuen Mobilitätsknotenpunkt in der Sperrwies ist fertig. Im November soll die neue Anlage hier an Ort und Stelle stehen. Darauf freuen sich (v.r.) die Investoren Lorenz Maier, Alexander Maier und Josef Paul sowie Paul-Geschäftsführer Bernhard Wasner. –Foto: Fischer

## In Passau entsteht "ein europaweit einzigartiger Mobilitätsknotenpunkt" - eine Wasserstofftankstelle für Lkw.



**Lesen Sie dazu auch:**

- Zukunft Wasserstoff: Lkw-Innovation aus Niederbayern

Verbrenner ade. Die Zukunft gehört dem Elektroantrieb und der Wasserstofftechnik. Darüber geredet wird viel. Aber wer packt den Stier bei den Hörnern? Wer schreitet tatkräftig voran? Die Firmen Paul (Nutzfahrzeuge) und MaierKorduletsch (Kraft- und Schmierstoffe) sind sich einig: "Wir machen das, wir setzen uns an die Spitze der Bewegung", sagen die beiden Seniorchefs Josef Paul und Alexander Maier.

Und so entsteht in Kooperation mit der Firma Shell "ein europaweit einzigartiger Mobilitätsknotenpunkt" in Passau-Sperrwies. Eine Tankstelle für 6,5 Millionen Euro, die alles vereint. Herkömmliche Kraftstoffe, Wasserstoff für Lkw und Schnellladestationen für E-Autos.

**Im November soll die Tankstelle stehen**

Jetzt geht alles ratzfat. Bis Ende Februar wird der Bauplan eingereicht, im November soll die erste Wasserstofftankstelle für Lkw auf dem Gelände der Firma Paul in der Sperrwies an den Start gehen, berichtet Maier, der die Tankstelle baut.

Doch wer bitteschön soll hier tanken? Jetzt kommt Partner Paul ins Spiel. "Wir bauen die Lkw dazu", sagt Josef Paul. "Die ersten der 25 Fahrzeuge und drei Baustellen-Lkw werden als erweiterte Testflotte im September/Okttober ausgeliefert", ergänzt sein Geschäftsführer Bernhard Wasner. "Der kalkulierte Vorserienpreis liegt bei 450.000 Euro für einen 16-Tonner. Dabei handelt es sich um Verteilerfahrzeuge, die mit einer Tankfüllung bis zu 500 Kilometer Reichweite haben."

Da die Investition trotz 80-prozentiger Förderung jedoch noch doppelt so hoch ist wie für einen herkömmlichen Diesel, gibt es einen Deal mit der Firma Shell. "Ohne diese Kooperation mit Shell könnten wir die Sache nicht ans Laufen bringen", betonen die beiden Geschäftsleute. Denn wer kauft schon einen Lkw, der doppelt so teuer ist? Da würden alle lieber erst mal abwarten.

**Wasserstoff-Lkw leasen**

Die Lösung: Shell bietet den Transportunternehmern die Möglichkeit, den Wasserstoff-Lkw zu leasen. Die Unternehmer bezahlen damit nicht mehr als für einen herkömmlichen Diesel auch. In der Praxis funktioniert das so: Der Kunde rechnet pro Kilometer ab. Shell übernimmt das Risiko für den Fuhrpark. "Nur so kann der Umstieg auf klimaneutrales Fahren gelingen", ist Alexander Maier überzeugt.

Dass batterieelektrischer Antrieb für Lkw ausscheidet, da die Fahrzeuge viel zu schwer sind und enorm große Batterien bräuchten, ist bekannt. Bleibt derzeit also nur die Wasserstofftechnik. Was die Pkw-Schiene angehe, sei die Politik dagegen voll auf Elektro abgefahren.

Der Standort in der Sperrwies – einen Steinwurf von der Autobahnanschlussstelle Passau-Mitte entfernt – ist nach Meinung der Firmenchefs das "einzige strategisch geeignete Gelände in Passau". Dass die Investition ein großes Risiko bedeutet, wollen die Unternehmer mit ihren Firmensitzen in Passau/Vilshofen nicht verhehlen. "Wir müssen froh sein, wenn wir nach fünf Jahren keine roten Zahlen mehr schreiben. Aber wir müssen jetzt vorne dabei sein, wenn wir etwas erreichen wollen. Und wir können uns nicht mehr ewig Zeit lassen, um die Klimaziele 2030 zu erreichen. Deshalb packen wir die Sache jetzt an."

E-Autos: Batterieladung in 10 Minuten auf 80 Prozent

Wie darf man sich den neuen Energieknotenpunkt vorstellen? Die jetzige Tankstelle verschwindet. Die Freifläche zwischen Gastrobereich und Digital Vehicle Scan wird komplett für das neue Projekt genutzt. Geschäftsführender Gesellschafter Lorenz Maier erläutert anhand des Bauplans die Details: "Hier finden die Kunden nebeneinander angeordnet zwei herkömmliche Zapfsäulen mit Diesel/Benzin für Autos und Lkw, im Anschluss daran zwei Wasserstofftanksäulen für Lkw und dahinter sieben überdachte Schnellladestationen für Elektroautos (maximal 300 kW) sowie einen extra E-Ladeplatz für Sprinter. Hier können künftig acht Autos gleichzeitig mindestens 150 kW laden. Es dauert nur zehn Minuten, bis die Batterie 80 Prozent geladen ist." Ähnlich schnell wie beim E-Tanken gehe es auch an der Zapfsäule Wasserstoff. Hier nehme der komplette Tankvorgang 15 bis 20 Minuten in Anspruch. "Zeit, um sich im Gastrobereich eine kleine Stärkung zu gönnen", meint Josef Paul.

**Zehn Lkw können in Folge betankt werden**

Bevor jedoch beim Herzstück Wasserstoff-Tankstelle an der Oberfläche alles flutscht, muss viel Technik im Untergrund verbuddelt werden. Die Kompressoren, Kühlung, Druckbehälter, in denen der Wasserstoff bis zu 1000 bar verdichtet wird, sind zu installieren. Künftig werden drei mobile Trailer im Einsatz sein, die jeweils eine Tonne Wasserstoff transportieren können. Zehn Lkw können in Folge betankt werden, anschließend muss der Druck wieder neu aufgebaut werden. "Wir können 80 Fahrzeuge am Tag betanken", rechnet Maier vor. "In der Kombination mit der Elektroladung ist das in dieser Größenordnung einzigartig in ganz Europa", gerät Seniorchef Maier ins Schwärmen.

Fragt sich, wo die gewaltige Energiemenge herkommen soll? Logisch, dass es das Ziel ist, soviel Potenzial wie möglich aus regenerativen Quellen abzunehmen oder selbst zu produzieren, um möglichst unabhängig von den geradezu explodierenden

Strom- und Gaspreisen zu agieren. Alexander Maier: "Als Sahnehäubchen planen wir einen netzdienlichen Batteriespeicher, der dem Stromnetz zur Verfügung steht, wenn zu viel regenerativer Strom (etwa durch die PV-Anlagen auf den Hallendächern der Firma Paul) anfallen sollte. Dafür möchte Siemens Energy das geballte Know-how einbringen."

### **Nach und nach werde das Netz an Wasserstoff-Tankstellen ausgebaut**

Zurück zum Wasserstoff-Lkw. Warum fürs erste nur Verteiler-Lkw gebaut werden, die abends wieder zurück in die Region kommen, erklärt sich von selbst. "Was hilft ein mit Wasserstoff betriebener Sattelzug, der unterwegs bis Istanbul keine Tankstelle findet?", fragt Maier. Nach und nach werde natürlich das Netz an Wasserstoff-Tankstellen ausgebaut. Straubing, Regensburg... Aber eben ein Schritt nach dem anderen.

Indes sei das Interesse der Transportunternehmen in der Region groß, bestätigt Bernhard Wasner. Denn den Kunden Klimaneutralität für die Beförderung ihrer Waren garantieren zu können, sei mit Sicht auf die Zukunft ein wichtiges Zugpferd. "So will beispielsweise die ZF einen klimaneutralen Werkverkehr." Und auch der ÖPNV soll ja klimaneutral betrieben werden.

### **Wunsch nach Geschlossenheit**

Was ist als Nächstes zu tun? "Die Verträge mit Shell sind endverhandelt, der Bauantrag ist vorbereitet. Die Zeit drängt. Wenn wir bis November fertig sein wollen, müssen wir jetzt die Wasserstoffkomponenten bestellen. Die Nachfrage nach Anlagenkomponenten weltweit ist groß, da brauchen wir schon zehn Monate Vorlauf", sagt Lorenz Maier.

Und was wünschen sich die Investoren sehnlichst? "Geschlossenheit aller Akteure und vor allem Planungssicherheit. Ohne eine längerfristig zuverlässige Förderkulisse wäre es für den Mittelstand Harakiri, zu sehr ins Risiko zu gehen. Die Taxonomiepläne der EU könnten sich für Deutschland fatal auswirken", warnt Alexander Maier.

Auch auf kommunaler Ebene sei Geschlossenheit das Gebot der Stunde: "Passau macht ein eigenes Klimaschutzkonzept und der Landkreis eine separate Wasserstoffstrategie. Und das ist nicht nur in unserer Region so", muss Maier feststellen. "Energiewende aber ist ein Team sport, in dem man nur gemeinsam gewinnt oder verliert", betont der Geschäftsmann.

Mehr dazu