

Wasserstoff-Lkw auf die Straße bringen



Wissenschaftsminister Björn Thümler (CDU, Fünfter von rechts) informiert sich mit dem CDU-Bundstagsabgeordneten Oliver Grundmann und dem Bürgermeisterkandidaten Sönke Hartlef (CDU) aus Stade bei Steffen Pape (Dritter von links) und Vertretern von Transferzentrum Elbe-Weser, CFK Valley und Raisa über die Wasserstoffregion und Carbonfaser. Foto Vasel

Von Björn Vasel

**LANDKREIS. Der niedersächsische Minister für Wissenschaft und Kultur, Björn Thümler, hat sich am Dienstag in Hollern-Twielenfleth bei „Pape Logistics“ über den Treibstoff der Zukunft informiert: Wasserstoff. Steffen Pape würde lieber heute als morgen wasserstoffbetriebene Lkw auf die Straße bringen.**

Das Problem: Noch fehlen Fördermittel sowie Tankstellen und Trucks. Die Europäische Union hat sich auf neue Grenzwerte für die schweren Lkw geeinigt, bis 2030 soll der CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei den Nutzfahrzeugen um ein Drittel sinken. Dieselbetriebene Lkw sollen nach und nach durch umweltschonende Lkw mit Null- oder Niedrigemissionstechnik ersetzt werden. Der CDU-Bundstagsabgeordnete Oliver Grundmann (Stade) sieht den „grünen“ Wasserstoff – erzeugt mit Hilfe regenerativer Energien wie Windkraft – als Treibstoff der Zukunft. Verbunden mit der Brennstoffzellentechnologie könnten so die Klimaschutzziele erreicht werden.

Einen Tag vor dem zweiten IHK-Wasserstofftag und der CFK- Valley-Convention in Stade hat sich Minister Björn Thümler (CDU) mit dem Stader Bürgermeisterkandidaten Sönke Hartlef (CDU) über Wasserstoff und Mobilität sowie Carbonfaser für Wasserstofftanks informiert. Thümler warnte die öffentliche Hand und die Automobilkonzerne davor, sich bei der Forschung und der Entwicklung überwiegend auf die E-Mobilität zu konzentrieren, das sei eine „Übergangstechnologie“. Thümler (CDU) kündigte eine Kooperation zwischen Niedersachsen und Baden-Württemberg bei der Entwicklung von Wasserstoffbrennstoffzellentechnik an.

Er und Grundmann sehen die Gefahr einer „Energiesackgasse“ und bedauerten, dass Hersteller in den USA (Beispiel: Tre-Lkw von Nikola) und Japan zurzeit die Nase vorne hätten.

## **Wasserstoff-Laster doppelt so teuer wie Dieselmodelle**

Steffen Pape (Pape Logistics) und Andreas Pape (Raisa eG) würden sich an Modellprojekten zur Einführung von Wasserstoff-Lkw beteiligen, davor müsste es allerdings die passenden Trucks und Werkstätten und die Sicherheit eines dichten Tankstellennetzes sowie Fördermittel geben. Denn nach ersten Schätzungen werden die neuen Lkw doppelt so viel wie Diesel-Laster kosten. Der Bund müsse mit seinem Förderprogramm das Wasserstofftankstellennetz von 100 auf mehr als 1000 (2030) zügig ausbauen.

Arne Engelke-Denker und Dr. Roland Hamelmann vom Transferzentrum Elbe-Weser (TZEW) kündigten an, dass „Lastverkehr und grüner Wasserstoff“ (ÖPNV plus Lkw-Verkehre im Bereich Agrar, Chemie, Abfall- und Entsorgung) zu einem Leitprojekt der Modellregion „Wasserstoffwirtschaft“ werden soll. Dadurch könnten Windparks auch nach EEG-Förderung wirtschaftlich betrieben und für den Ausbau emissionsfreier Mobilität genutzt werden. Die Region besitze mit den Dow-Kavernen zur Wasserstoffspeicherung, dem Wissen der Dow, des TZEW und des CFK Valleys in Stade sowie den vielen Windparks und Biogasanlagen einen Wettbewerbsvorteil, sagte Bürgermeisterkandidat Hartlef.

Es gelte, die Wertschöpfungskette – von der Erzeugung durch Wasserstoffelektrolyse, Transport (Entwicklung von Carbon-Wasserstofftanks) über Lagerung, Verarbeitung (Wasserstofftankstellen) und Vermarktung (Verkehr) zu entwickeln. Dr. Joachim Henning (CFK Valley) setzt auf eine Doppelstrategie: Carbonfasern machten Lkw nicht nur leichter (weniger Energieverbrauch), Wasserstoffzylinder in Carbon-Wickeltechnik könnten die Tanktechnik revolutionieren. Thümmler lobte den Wissenschaftsstandort Stade und Pape: „Solche Botschafter brauchen wir, um die Wasserstofftechnik voranzutreiben.“