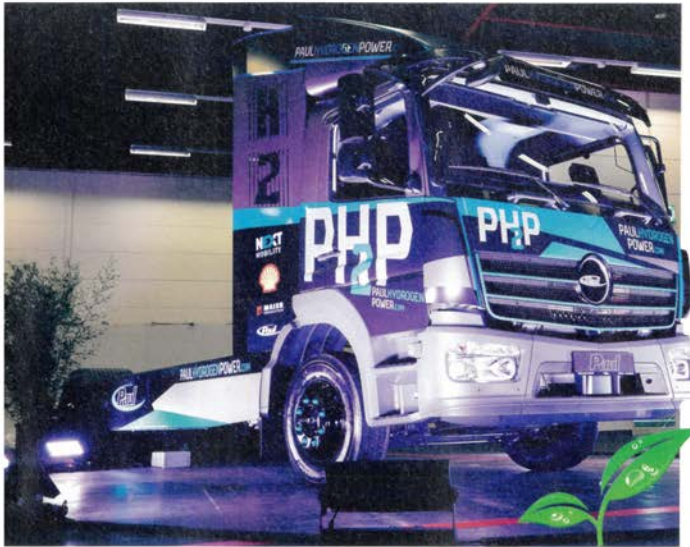


Für dieses innovative Projekt erhielt HAASENGINEERING den Planungsauftrag für die Wasserstoff-Tankstelle von Maier & Korduletsch Tankstellen GmbH



## Das Henne-Ei-Problem lösen

H<sub>2</sub> gilt im schweren Straßengüterverkehr als Zukunftskraftstoff auf langer Strecke. Shell treibt die Wasserstoffwirtschaft voran und präsentiert den ersten Brennstoffzellen-Lkw.

**V**orhang auf: Das Dreierbündnis Next Mobility Accelerator von Shell Deutschland, der Maier-Korduletsch-Gruppe und Paul Nutzfahrzeuge stellte auf dem ITS World Congress in Hamburg den ersten mittelschweren Brennstoffzellen-Lkw vor.

**Städte über dem Grenzwert.** „Der Straßengüterverkehr 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren und die Luftqualität zu verbessern,

zum Beispiel durch neue kohlendioxidarme oder -freie Antriebsarten und Kraftstoffe sowie verbesserte Kraftstoff-Effizienz“, sagt der Geschäftsführer der Shell in Deutschland (Hamburg), Fabian Ziegler.

**Grüner Wasserstoff.** Neben verbrauchsarmem Diesel mit wachsendem biogenen Anteil setzt Shell auf Bio-LNG für den Schwerlastverkehr sowie Stromlade-lösungen und grünen Wasserstoff für diverse Anwendungen im Straßengüterverkehr. Dabei arbeitet Shell eng mit Industriepartnern zusammen, um das „Henne-Ei-Problem“ aufzubrechen und dem Angebot auch eine Nachfrage gegenüberzustellen.

**Brennstoffzellen-Lkw von Paul.** Für den neu vorgestellten Brennstoffzellen-Lkw heißt das konkret: Paul Nutzfahrzeuge baut das Fahrzeug mit Komponenten von Mercedes-Benz Special Trucks, ZF und Toyota, und sichert Service, Wartung sowie die Teileversorgung. Maier Korduletsch errichtet die erste Wasserstoff-Tankstelle für die ersten Trucks. Shell plant die Belieferung mit grünem Wasserstoff und entwickelt eine integrierte Mobilitäts-Plattform inklusive eines Fahrzeugangebots auf Basis des Prinzips Pay-per-km.

**Tankstellennetz ausbauen.** Vorbehaltlich einer finalen Investmententscheidung, plant Shell mit weiteren Partnern und mit Unterstützung öffentlicher Fördermaßnahmen, bis 2025 bis zu 2500 Brennstoffzellen-Lkw und bis zu 50 Wasserstoff-Tankstellen anbieten zu können, um so kurzfristig eine Wasserstoff-Marktaktivierung in Europa zu ermöglichen.

**Chassis und Kabine von Mercedes.** Basis des neuen Null-Emissions-Fahrzeugs ist ein sogenannter Glider – das heißt ein Chassis samt Fahrerkabine des Mercedes-Benz Atego. Dieses antriebslose Fahrgestell wird von Paul Nutzfahrzeuge mit einem Zentralantrieb von ZF und einer Brennstoffzelle von Toyota ausgerüstet. Das 15-t-Fahrgestell mit einem Zuggesamtgewicht von 24 t hat eine Reichweite von 500 km und kann innerhalb von 10 bis 15 Minuten vollgetankt werden. Der Wasserstofftank fasst 30 kg. Die ersten 25 Prototypen sollen bereits im kommenden Jahr von ausgewählten Kunden getestet werden. Die Serienproduktion ist für 2023 geplant.