
Opel geht in Sachen Brennstoffzelle voran

Von Walther Wuttke, cen

Die Brennstoffzelle galt einmal als die optimale Lösung für eine CO₂-freie Mobilität. So gut wie alle namhaften Hersteller entwickelten den umweltschonenden Antrieb, doch dann kamen die Lithiumionen-Akkus ins Spiel, und das Interesse an der Technologie erlahmte deutlich. Lediglich Hyundai und Toyota blieben der Technik treu – und Opel in Deutschland, wo die Verantwortlichen sich inzwischen auf leichte Nutzfahrzeuge mit diesem Antrieb konzentrieren.

Offensichtlich ist das Interesse von Unternehmen, die ihre Flotte mit Wasserstoff klimaneutral aufstellen wollen, groß. Nach Miele, H₂ Mobility, Noweda und anderen Kunden griff jetzt auch der norddeutsche Energie- und Kommunikationsdienstleister EWE zu und ergänzte seine Serviceflotte um fünf Opel Vivaro-e Hydrogen. „Mit diesen fünf Fahrzeugen gehört EWE Netz zu einem der ersten Unternehmen in Niedersachsen, das beim Thema Mobilität auch auf klimafreundlichen wasserstoffbasierten Elektroantrieb setzt und den deutschen Wasserstoffhochlauf damit ein Stück voranbringt“, erklärte EWE-Netz-Geschäftsführer Torsten Maus bei der Übergabe am Gasspeicher-Gelände in Huntorf bei Oldenburg.

„Für uns ist dies die Technologie der Zukunft, und wir wollen unsere führende Rolle auf diesem Gebiet behalten und ausbauen“, sagt Lars Peter Thiesen, bei Opel verantwortlich für die Einführungsstrategie Wasserstoff und Brennstoffzelle. Aktuell besteht eine Produktionskapazität von bis zu 1000 Brennstoffzellen-Transportern beim Mutterkonzern Stellantis pro Jahr, doch diese Zahl soll in den kommenden Jahren stark wachsen. „In zwei Jahren werden wir die Technik auch in den USA bei den größeren Pick-ups anbieten“, blickt Thiesen in die Zukunft.

„Leichte Nutzfahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb sind die optimale Lösung für Serviceflotten. Denn wenn der Mitarbeiter zu einem Notfall gerufen wird, kann er nicht erst die Batterie seines Fahrzeugs laden. Es muss sofort einsatzbereit sein, und zwar zu jeder Tageszeit“, erklärt Thiesen. Seit mehr als 25 Jahren, das heißt sein ganzes Berufsleben ist der Physiker an der Entwicklung dieser Technologie beteiligt. In Rüsselsheim wird die Antriebstechnik für den Stellantis-Konzern entwickelt, und dabei greift das Unternehmen „auf die Expertise zurück, die in den vergangenen 25 Jahren bei Opel entstanden ist“.

Im Fokus stehen dabei inzwischen die leichten Nutzfahrzeuge, „weil das für uns unter den heutigen Randbedingungen die sinnvollste Anwendung ist für den Markteintritt. Gerade im Flottenbetrieb sind die Vorteile, dass sich Brennstoffzellenfahrzeuge schnell betanken lassen, keine Emissionen ausstoßen und eine hohe Reichweite haben, entscheidend“, so Thiesen.

Und wann kommen Brennstoffzellen-Pkw aus dem Stellantis-Konzern? Schließlich will auch der Handelsvertreter in Zukunft seine Zeit nicht an Ladesäulen verbringen, wenn er unterwegs ist. „Wir werden den Markt genau beobachten“, sagt Thiesen, „und wenn es sich für uns zeigt, dass wir einen bedeutenden Absatz mit Brennstoffzellen-Pkw erzielen könnten, sind wir gewappnet, weil wir diese Technologie kennen. Wenn der Markt es erfordert, könnten wir solche Fahrzeuge entwickeln.“

Die leichten Nutzfahrzeuge sind also eine Art Labor, wie sich die aufwendige Technik in Zukunft in größeren Stückzahlen einsetzen lässt. Ein zweiter und größerer Hydrogen-Transporter ist für die Zukunft geplant. „Alles auf einmal zu machen, ist nicht sinnvoll. Ein ganz entscheidender Punkt ist außerdem der Hochlauf der Tankstelleninfrastruktur. Die Serviceflotten wie bei EWE haben einen genau definierten regionalen Bereich, in dem sie eingesetzt werden. Für den Pkw-Bereich brauchen wir ein größeres und dichteres bundesweites Tankstellennetz, damit die Technik akzeptiert wird.“

Das Problem hat auch die Europäische Kommission erkannt, und deshalb eine Regulierung erlassen, nach der bis zum Jahr 2030 an den wichtigsten europäischen

Fernstraßen alle 200 Kilometer eine Wasserstofftankstelle verfügbar sein muss, an der Lkw und Pkw tanken können. In Deutschland gibt es zurzeit rund 100 öffentliche Wasserstoff-Tankstellen. „Der weitere Ausbau der Tankstellen-Infrastruktur wird aus meiner Sicht ein entscheidendes Momentum sein, um bei Unternehmen und privaten Kunden breites Vertrauen in die Antriebstechnik zu erzeugen“, blickt Thiesen in die Zukunft.

Neben dem Einsatz in Deutschland hat Stellantis mit dem Pariser Taxiunternehmen Hype einen Vertrag über die Lieferung von 50 Brennstoffzellen-Fahrzeugen geschlossen, die auch als Transporter für Behinderte eingesetzt werden sollen. In Frankreich heißt der Opel Vivaro Peugeot Expert oder Citroën Jumpy. Die Technik kommt aber aus Rüsselsheim. (cen/ww)

Bilder zum Artikel



Übergabe von fünf Opel Vivaro-e Hydrogen (v.l.): Torsten Maus (Geschäftsführer EWE Netz), Jean-Michel Billig (Chief Technology Officer bei Stellantis) und Dr. Urban Keussen, CTO EWE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



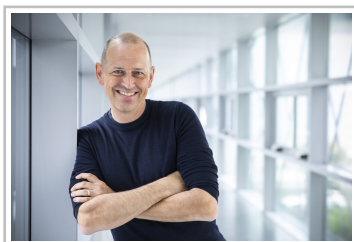
Übergabe von fünf Opel Vivaro-e Hydrogen (v.l.): Jean-Michel Billig, Chief Technology Officer bei Stellantis, und Torsten Maus, Geschäftsführer EWE Netz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Übergabe von fünf Opel Vivaro-e Hydrogen (v.l.): Torsten Maus (Geschäftsführer EWE Netz), Jean-Michel Billig (Chief Technology Officer bei Stellantis) und Dr. Urban Keussen, CTO EWE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Lars Peter Thiesen ist bei Opel verantwortlich für die Einführungsstrategie Wasserstoff und Brennstoffzelle.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel
