

TECHNIK | 23.8.2024, 10:30 Uhr - Nur zur internen Verwendung

Mit hohen Zielen

Von Nordirland aus die Welt erobern: Das ist das erklärte Ziel von Wrightbus. Hierzulande in der öffentlichen Wahrnehmung noch unterrepräsentiert, könnte der britische Bushersteller speziell mit seinem Kite Hydroliner eine Erfolgswelle surfen. Die OR sprach mit CEO Jean-Marc Gales.



Wrightbus-CEO Jean-Marc Gales

Die ersten von 100 Hydrolinern werden im Laufe des Jahres nach Deutschland ausgeliefert, weitere folgen 2025, im Jahr 2026 gehen von Wrightbus-CEO Jean-Marc Gales noch die Firmensitze hoch.

OMNIBUSREVUE (OR): Herr Gales, Wrightbus unterhält sein Hauptwerk in Nordirland, ein weiteres in Malaysia – wie viele Busse produzieren Sie insgesamt pro Jahr?

JEAN-MARC GALES: Jetzt in 2024 werden wir über 1.200 Busse schaffen. Wir liefern bislang in erster Linie im Vereinigten Königreich, generieren aber grundsätzlich Aufträge

OR: Wie schaff man es, sich als nordirischer Bushersteller im Wettbewerb mit asiatischen Herstellern zu etablieren?

GALES: Wir haben die vergangenen 10 Monate genutzt, um unsere Kosten zu minimieren, um preislich in Asien wettbewerbsfähig zu werden. Jetzt sind wir das. Wir kaufen unsere Batterien, Motoren und Komponenten direkt günstiger ein als früher. Das hat uns erlaubt, um das Dreifache zu wachsen. Wir sind auch kein reiner Kassewarenhändler mehr, sondern produzieren die wesentlichen Komponenten der Busse selbst.

OR: Vor welchen Herausforderungen stehen Sie dabei?

GALES: Das größte Problem derzeit ist der Mangel an Fachkräften, die Busse bauen können.

TECHNIK | 23.8.2024, 10:30 Uhr - Nur zur internen Verwendung



Der Kite Hydroliner will Wrightbus auch nach Deutschland exportieren. Die Briten setzen auf Batterie- und Wasserstoffbusse

nen. Tatsächlich müssen wir Fachkräfte von den Philippinen nach Ballymena an unsere Hauptzeile holen, damit wir produzieren können. Wir haben die Belegschaft hier von 800 auf 1.000 Mitarbeiter erweitert, auch das Werk selbst vergrößert.

Vor Herausforderungen stellt uns aber auch die Politik. Unternehmen brauchen Flugsicherheits- und Klare Aussagen, wo die Reise insgesamt hingehen soll. Das ist ein Hindernis, wie es in der jüngeren Vergangenheit beobachtet ist, erweicht den Unternehmen

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Die Busse sind schick – und das nicht erst seit dem beliebten Kiste-Motors, dem großen roten Doppeldecker, der zu einem der Wahrzeichen Londons geworden ist. Ein Wrightbus lässt den Fahrer nicht im Stich, verfügt im Vergleich zu Modellen anderer britischer Hersteller über den effizienteren Antriebstrang und erreicht so Prozent Normungswert.

Wrightbus | 23.8.2024, 10:30 Uhr - Nur zur internen Verwendung



Die Briten setzen auf Batterie- und Wasserstoffbusse

OR: Es heißt: „Der erste Bus verkauft der Verkäufer, jeden weiteren der Kundendienst.“ In Europa wird Ihr Service-Center in Brühl aber keinen flächendeckenden Kundendienst ermöglichen können.

GALES: Soll es auch nicht. Das Service-Center in Brühl ist zum einen das erste, das wir eröffnen werden, was wir mit der RFX einer unserer Großkunden in der Hochbahnstadt in der Lausitz beauftragt haben. Sie entsteht am Betriebshof des Unternehmens und gilt als Meilenstein für die Wasserstoff-Mobilität und damit für den Strukturwandel in der Lausitz, die als traditionsreiches Braunkohle-Revier bekannt ist.

Das Unternehmen ist der führende ÖPNV-Anbieter in der 100.000-Einwohner-Stadt Cottbus und dem Landkreis Spreewald. Die Kite Hydroliner werden die ersten Wasserstoff-Busse im Bestand sein. Das Unternehmen hat seinen 278 Mitarbeiterinnen verfügt über einen Fuhrpark von 75 Fahrzeugen (inklusive Straßenbahnen). Drei Millionen Kilometer Fahrstrecke legen allein die Omnibusse pro Jahr im Stadt- und Regionalverkehr zurück. Gesellschaften von Cottbusverkehr ist die Stadt.

OR: Welche konkreten Ziele verfolgt Wrightbus denn im Hinblick auf die kommenden Jahre?

GALES: In den nächsten Jahren werden wir noch weiter wachsen und das Geschäft ausbauen, unseren Umsatz auf die Milliarde verdoppeln und das Werk in Malaysia ausbauen, sodass es ein Hub für den gesamten asiatischen Raum werden kann. Das Thema Bayern wollen wir ebenfalls angehen und Dieselbusse in Elektrobusse umwandeln – schließlich kann es sich nicht nur um Oberleitungsbusse, in neue Elektrobusse zu investieren.

Bayern-Lösungen können vor allem im Bereich Schulbusse interessant sein, nicht zuletzt, weil es sich bei Schulbussen um einen Bereich handelt, der einen besonderen Stellenwert hat. Die Wrightbus-Schulbusse sind zudem sehr ambitioniert im Bereich Dekarbonisierung. Führend im Bereich Dekarbonisierung zu werden, ist damit ebenfalls eines unserer vorrangigen Ziele.

Das Gespräch führte Julia Böhme.

Technik

Wrightbus: Cottbus ordert 46 Wasserstoff-Busse

Wrightbus | Der nordische Hersteller Wrightbus hat einen seiner bisher größten Aufträge in Deutschland für Wasserstoff-Busse gewonnen: Die Cottbusverkehr GmbH und ihre Tochtergesellschaft Spreewald-Cottbusverkehr GmbH orderten am 25. April 2024 zusammen 46 Solobusse der Typs Kite Hydroliner. Die zwölf Meter langen Eindecker spielen eine wichtige Rolle für die nachhaltige Mobilität im Rahmen des Wasserstoff-Regionenprojekts in der Lausitz. Einen Ausschlag für die Kaufentscheidung gab ein Demobus, der bei winterlichen Tiefertemperaturen von Belfast über Dublin, dann weiter auf dem Seeweg bis Rotterdam und von dort aus nach Cottbus gefahren war – und dort pünktlich ankam.

Den Vertragsabschluss hat Cottbusverkehr im Rahmen des Projektars für die erste Wasserstoff-Tankstelle in der Lausitz bekanntgegeben. Sie entsteht am Betriebshof des Unternehmens und gilt als Meilenstein für die Wasserstoff-Mobilität und damit für den Strukturwandel in der Lausitz, die als traditionsreiches Braunkohle-Revier bekannt ist. Cottbusverkehr ist der führende ÖPNV-Anbieter in der 100.000-Einwohner-Stadt Cottbus und dem Landkreis Spreewald. Die Kite Hydroliner werden die ersten Wasserstoff-Busse im Bestand sein. Das Unternehmen hat seinen 278 Mitarbeiterinnen verfügt über einen Fuhrpark von 75 Fahrzeugen (inklusive Straßenbahnen). Drei Millionen Kilometer Fahrstrecke legen allein die Omnibusse pro Jahr im Stadt- und Regionalverkehr zurück. Gesellschaften von Cottbusverkehr ist die Stadt.

Cottbusverkehr erhält elf Kite Hydroliner für den Stadtverkehr in Cottbus, die Spreewald-Cottbusverkehr 35 Wasserstoffbusse übernehmen. „Das ist ein großer Schritt in der Lausitz hin zu einem klimaneutralen Personennahverkehr“, erklärte Ralf Thalmann, Geschäftsführer von Cottbusverkehr. Jean-Marc Gales, CEO von Wrightbus, ergänzte: „Unsere ersten Brennstoffzellenbusse werden wir noch im vierten Quartal 2024 übergeben. Mit dem Aufbau eines Wasserstoff-Clusters wird ein Ökosystem geschaffen, in dem Wasserstoff als klimaneutraler Energieträger im ÖPNV alle Vorteile auspielen kann.“

Der Auftrag nach Cottbus ist schon die vierte Bestellung in Deutschland für den Hersteller Wrightbus. Das Unternehmen mit Sitz im nordirischen Ballymena rückt damit seinem Ziel, eine weitere Region im globalen Markt für nachhaltigen Verkehr zu erobern. Lieferverträge sind bereits mit der Saarbahn GmbH (Saarbrücken, 28 Busse), mit WestVerkehr (Gießen/Kassel, zwölf Busse) und der Regionalverkehr Köln GmbH (20 Busse zusätzlich 40 optional) unterzeichnet. Damit wird sich die Kite-Hydroliner-Flotte auf Deutschlands Straßen perspektivisch auf mehr als 140 Busse summieren. (red/rp)



Der Kite Hydroliner von Wrightbus – hier ein Linksvleher für den kontinental-europäischen Markt – kann 90 Fahrgäste befördern und hat mit einer Tankfüllung einen Aktionsradius von bis zu 720 Kilometern.

12

Regionalverkehr 4-2024

24 Unternehmen

Handelsblatt | DENSTAG, 21. JANUAR 2025, NR. 14

Nahverkehr setzt auf H2-Busse

ÖPNV-Anbieter kaufen sich Wasserstoff-Busse. Warum sich H2 dort durchsetzt und bei Speditionen nicht.

Christoph Schlautmann Düsseldorf

Steigt in der weitläufigen Garage im Industriegebiet Brühl, unweit der Kölner Stadtgrenze, der Wasserstoff-Gehalt zehn Prozent über den Normalwert, gibt die Sicherheitseinrichtung Alarm. Bei 20 Prozent öffnen sich schlagartig die Türen und Fenster. Möglich machen das hochempfindliche Sensoren. Und das ist nötig, denn hinter den meherhens Faktoren der Garage wartet die nordische Firma Wrightbus seit Kurzem 31 ihrer Linienbusse, die ihre Antriebsenergie aus Wasserstoff beziehen. Die latente Sorge vor einem Knallgasaustritt hat den Auftraggeber nicht davon abgehalten, seine Flotte zu vergrößern. Vielmehr hat der ÖPNV-Anbieter Regionalverkehr Köln (RVK) nun 130 Wasserstoffbetriebsbusse im Depot – ein Rekord in Deutschland.

Wasserstoff soll dabei helfen, das Unternehmen bis 2030 emissionsfrei zu machen. Der RVK ist einer der Vorreiter der Branche, die auf den klimafreundlichen Antrieb setzen – denn er bietet einen entscheidenden Vorteil: Die 31 Busse, die in Brühl und anderen Städten rund um Köln stehen, sind die ersten Hersteller, die der nordische Hersteller Wrightbus auf den europäischen Kontinent geliefert hat. „Die RVK GmbH fährt jetzt die größte Flotte an Wasserstoffbetriebsbussen in Deutschland“, sagt Marcel Frank, der Geschäftsführer des RVK, das ein Gemeinschaftsunternehmen der Städte Köln, Bonn und fünf benachbarten Gebietskörperschaften in Nordrhein-Westfalen ist. Im Vorjahr zählte es 24 Millionen Fahrgäste.

Schon seit 2011 setzt die Firma auf das Gas mit dem chemischen Kürzel H₂. Obwohl sie um einen niedrigen zweistelligen Prozentsatz teurer sind als batteriebetriebene Elektrobusse, nimmt sie die Mehrkosten in Kauf. „Unsere Omnibusse fahren pro Tag durchschnittlich 390 Kilometer und kommen dabei mit nur einer Wasserstoff-Tankfüllung aus“, begründet Geschäftsführer Frank das Investment. „Bei reinen Elektrobusen müssten wir zwischen einer Tankstopps einlegen, der selbst bei Schnellladern drei bis vier Stunden dauern würde.“ Zusätzliche Busse wären nötig, und damit würden die Kosten steigen.

Von weiteren Hindernissen für die Batteriemodelle berührt die englische Stadt Manchester. Sie bestellte im vergangenen Jahr neben reinen Elektrobusen gleichzeitig auch Fahrzeuge, die weiterhin konventionell mit Diesel fahren. Zur Erklärung erfuhren die Lieferanten: Das Stromnetz der britischen Metropole reichte nicht aus, um die Städtebusse gleichzeitig laden zu können. So haben sie auch in anderen deutschen Städten die Vorteile von H₂ erkannt. Vor zwei Jahren beschloss er, der Duisburger Stadtrat, seine komplette Dieselflotte auf Wasserstoffantrieb umzustellen. Bis 2030 sollen 100 Brennstoffzellenbusse in die Flotte mit Unterstützung von Wrightbus und den bisherigen Lieferanten Solaris und Van Hool auf mehr als 160 Fahrzeuge ausbauen.

Die Umstellung gelang in der Vergangenheit durch Subventionen in Millionenhöhe, die Förderprogramme sind inzwischen aber ausgelaufen. Das Geld investierte der RVK keineswegs nur in Fahrzeuge. In Meckenheim bei Bonn ließ das Verkehrsunternehmen eine eigene Tankstelle errichten, die von Air Liquide per Sattelschlepper

Reichweiten von 800 bis 1000 Kilometern pro Tankfüllung gelten bei Wasserstoff als ausreichend. Dies war auch mit H₂ möglich, zumal die Betankung schneller geht als beim E-Truck. Doch während Linienbusse nach Dienstschluss immer wieder ins nahe gelegene Depot und die dortige Tankstelle zurückkehren, pendeln Schwererler im Fernverkehr durch Europa. Dort fehlt eine ausreichende Tankinfrastruktur.

Logistiker beklagen hohe Kosten

Selbst in Deutschland existieren derzeit gerade einmal rund 100 Wasserstofftankstellen, von denen darüber hinaus die meisten ausschließlich für Pkw geeignet sind. Transportunternehmen wie DHL Freight kritisieren zudem die viel zu hohen Kosten von Wasserstoff-Lkw. Allein für den Fahrzeugwerb wird bis zum Vierfachen eines üblichen Trucks fällig. Ohne gezielte politische Förderung von Wasserstoff-Lkw werde deren Markteinführung weder hier noch andersorts gelingen, kritisiert man bei der Frachtparte der Deutschen Post. Diese Probleme spüren auch die Hersteller. Beim Lkw-Weltmarktführer Daimler Truck schickten sie gerade einmal fünf Trucks ins Rennen – für ein Jahr zur „Kundennahen Erprobung“ bei Kunden wie Amazon und Air Products.



Marcel Frank (o.l.), Jean-Marc Gales, Busse von Wrightbus. Wasserstoff soll helfen, das Unternehmen bis 2030 emissionsfrei zu machen.

Wrightbus – nordischer Buserhersteller, Marktführer in UK, wachstumstärkster Hersteller im Bereich Zero-Emission, strategische Positionierung und Pressearbeit zur Markteinführung in Deutschland und EU, seit 2024