



Geschäftsführer Dr. Micha Lege zeigt den neuen Elektro-Truck im Fuhrpark von Wiedmann & Winz.

Foto: Markus Sontheimer

## „Die Branche will die Antriebswende“

**Wirtschaft** Wiedmann & Winz steuert neben einem Elektro-Truck 2024 auch den Wasserstoff-Truck Gen-H2 – als eines von fünf Unternehmen bundesweit. *Von Ruben Wolff*

So manch ein Autofahrer im Oberen Filstal dürfte überrascht schauen, wenn er die weiße Rauchfahne sieht, die von dem Lastwagen aufsteigt. Von Gefahr aber keine Spur, denn der vermeintliche Rauch wird nichts anderes als Wasserdampf sein.

Ab Mitte nächsten Jahres testet das Geislinger Speditionsunternehmen Wiedmann & Winz den Wasserstoff-Lastwagen von Daimler-Truck. Er soll im täglichen Geschäft beispielsweise schwere Seecontainer befördern. Für Geschäftsführer Micha Lege und sein Team beginnt dann eine einjährige Testphase, denn der Mercedes-Gen-H2-Truck „kommt vielleicht erst 2028 auf den Markt“, sagt Lege. Für ihn und sein Team ist es aber früher schon so weit: „Wir freuen uns drauf, denn wir sind an neuen Technologien interessiert.“

### 1000 Kilometer Reichweite

Die Geislinger sind bundesweit eines von fünf Unternehmen, die 2024 einen Wasserstoff-Lkw in ihre Flotte aufnehmen. Warum es dazu kommt, erklärt Lege: „Wir arbeiten schon sehr lange mit Daimler zusammen und haben uns sofort dafür beworben.“ Für ihn bieten solche Testphasen die große Chance, auf die Energie- und Antriebswende besser vorbereitet zu sein.

Ein paar Fakten zum Fahrzeug hält Matthias Rathmann von der Unternehmenskommunikation parat: Der Gen-H2-Truck hat ein Brennstoffzellensystem von Cellcentric an Bord, das 300 kW Leistung liefert, hinzu komme eine Batterie, die zeitlich begrenzt bis zu 400 kW bringe. Befüllt sei der Tank mit minus 253 Grad Celcius kaltem, flüssigem Wasserstoff. Bis der Tank leer ist, kann der Lastwagen mehr als 1000 Kilometer zurücklegen, ergänzt Micha Lege. Woher aber soll der flüssige Wasserstoff herkommen? Man werde nicht herumkommen, große Mengen über weite Wege nach Deutschland zu importieren, sagt Lege. Wirtschaftsminister Robert Habeck sei deswegen bereits in Namibia gewesen, denn das afrikanische Land biete große Chancen für grünen Wasserstoff.

Während die Geislinger auf den Wasserstoff-Truck noch ein paar Monate warten müssen, fährt ein E-Truck bereits zwischen Göppingen und Würth hin und her.

Optisch unterscheidet er sich kaum von den restlichen blauen Lastwagen in der Flotte von Wiedmann & Winz, doch als der Fuhrparkleiter Carsten Effenberger das Fahrzeug startet, fällt eines sofort auf – der E-Actros 300 ist sehr viel leiser. Der Eindruck täuscht nicht, wie Micha Lege versichert: „Es ist ein leises und

entspanntes Fahren.“ Zudem beschleunige der E-Truck schneller als die anderen Fahrzeuge.

Während der Wasserstoff-Truck für den Fernverkehr geeignet ist, setzt Wiedmann & Winz beim E-Truck auf kürzere Strecken. Die Akkuladung des Proto-

„ Die Lade-Infrastruktur muss unbedingt ausgebaut, die Autobahnen elektrifiziert werden.

### Micha Lege

Geschäftsführer Wiedmann & Winz

typs kommt auf etwa 220 Kilometer, inzwischen nennt Daimler-Truck in einer Pressemitteilung auch die Zahl 300 Kilometer. Die neue 600er-Variante soll ohne Zwischenladen auch mehr als 500 Kilometer über die Straßen rollen.

Auch wenn die technische Zukunft mit dem Elektro-Truck für die Geislinger zum Greifen nahe ist, ist die Antriebswende selbst noch weit entfernt. Auf deutschen Autobahnen seien von etwa 800 000 Lastwagen etwa 500 elektrische unterwegs, erklärt Matthias Rathmann auf Nachfrage. Und auch bei Wiedmann & Winz ist nur dieser eine von mehr als 100 Lastwagen elektrisch.

Warum? „Wir würden gerne mehr anschaffen“, antwortet Lege, doch es gebe derzeit noch zu viele Hindernisse auf dem Weg zu einer gelingenden Antriebswende: „Die Lade-Infrastruktur muss unbedingt ausgebaut, die Autobahnen elektrifiziert werden“, fordert Lege und kritisiert, dass die Infrastruktur in weiten Teilen komplett fehle. Auch die Anschaffungskosten für die Fahrzeuge fallen hoch aus. So kostet beispielsweise der E-Actros derzeit 320 000 Euro, ein normal betriebener Lastwagen dieser Größe ein Drittel davon, genauer gesagt 120 000 Euro. Eine Förderung über das Programm für klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI) konnte bislang beantragt werden, doch wie die Zukunft des Programms aussieht, ist ungewiss, allein schon wegen der Haushaltssperre durch das 17-Milliarden-Euro-Loch im Bundeshaushalt.

Die anspruchsvollen CO<sub>2</sub>-Ziele der Politik würden nur erreicht, wenn Spediteure neben der Infrastruktur auch fest mit Förderungen für Anschaffungen rechnen können, macht Lege deutlich. Letztlich gehe es eben auch um Wirtschaftlichkeit der Unternehmen. „Die Branche will die Antriebswende“, betont Geschäftsführer Lege und versichert: „Wir stehen zu unserer Verantwortung.“