

## Bremer können jetzt Wasserstoff tanken

Mercedes will sowohl an der Brennstoffzellentechnik als auch am reinen E-Motor zu gleichen Kräften arbeiten



Die vier von der Wasserstoff-Tankstelle (von links): Umweltsenator Joachim Lohse, Mercedes-Werkschef Peter Theurer, Staatssekretär Enak Ferlemann und Thomas Bistry von Shell. FOTO: FRANK THOMAS KOCH

VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN

**Bremen.** Zur Eröffnung hat es den Tankstellenkaffee für die Gäste ausnahmsweise mal nicht aus dem Pappbecher gegeben. Denn ab jetzt können die Bremer bei der Shell-Tankstelle an der Osterholzer Heerstraße, Ecke Otto-Brenner-Allee (nicht weit entfernt vom Weserpark) Wasserstoff tanken. Das gilt natürlich nur für diejenigen, die ein Auto mit Brennstoffzellentechnik besitzen. Das sollen schnellstmöglich mehr werden.

So will es auch Daimler, das im kommenden Jahr seinen Mercedes GLC als Hybrid-Plug-in unter der Bezeichnung F-Cell in Bremen vom Band rollen lassen wird. Das bedeutet: Der Mercedes kann sowohl mit Wasserstoff betankt als auch per Steckdose aufgeladen werden. Bei Autos mit reinem Elektromotor wird die Batterie per Strom aus der Steckdose aufgeladen. Ein Auto mit Brennstoffzellentechnik besitzt auch einen Elektromotor, der Strom wird jedoch mithilfe des Wasserstoffs erzeugt. Kurz erklärt, reagiert innerhalb der Brennstoffzelle der Wasserstoff mit Sauerstoff. Dadurch entstehen Strom, Wasser und Wärme. Was die Kosten dieser Technik bisher unter anderem erhöht, ist das Platin, das in der Brennstoffzelle als Katalysator eingesetzt wird.

### In drei Minuten aufgetankt

Der Vorteil beim Wasserstoff gegenüber dem herkömmlichen Stromer: Bis der Tank mit Wasserstoff voll ist im Auto mit Brennstoffzellentechnik, braucht es etwa drei Minuten. Ein Kilo Wasserstoff reicht für etwa 100 Kilometer und kostet in der Erprobungsphase bis 2023 pro Kilo 9,50 Euro.

Die Batterie eines herkömmlichen E-Autos

aufzuladen, dauert mindestens 30 Minuten oder länger. Und so sagte der Bremer Mercedes-Werkschef Peter Theurer bei der Einweihung der Wasserstoff-Zapfsäule: „Wir werden bei der Arbeit unsere Kräfte gleichberechtigt in beide Techniken stecken.“ Dass Daimler seine Energie also sowohl in die Forschung an der Brennstoffzellentechnik als auch in die Weiterentwicklung der E-Autos steckt, ist eine wichtige Nachricht auch für das Bremer Werk, in dem die Autos mit beiden Techniken in Zukunft vom Band rollen werden. Denn noch im März auf dem „Auto-Motor-und-Sport-Kongress“ in Stuttgart klang das anders. Damals sagte Konzernchef Dieter Zetsche noch: „In den nächsten zehn Jahren wird unser Schwerpunkt auf batterieelektrischen Antrieben liegen.“

An dem Konsortium „H2 Mobility“, das unter anderem in Deutschland die Tankstelleninfrastruktur für Wasserstoff vorantreibt, ist Daimler allerdings auch beteiligt neben den Tankstellenbetreibern Shell, OMV und Total sowie den Wasserstoff-Produzenten Linde und Air Liquide. Was noch ein Vorteil beim Wasserstoff ist: Die Technik an allen Zapfsäulen ist gleich, weil sich die Industrie früh genug auf einen einheitlichen Standard geeinigt hatte. Bis 2018 soll es in Deutschland 100 Tankstellen mit Wasserstoff geben und bis 2023 dann 400 Tankstellen. Die Tankstelle in Tenever wiederum liegt verkehrsgünstig nahe der A27 und nicht weit weg vom Bremer Kreuz.

Das Bundesverkehrsministerium fördert den Bau der ersten 50 Wasserstoff-Tankstellen – die Anlage in Bremen mit 900 000 Euro. Enak Ferlemann (CDU), der zuständige Staatssekretär im Verkehrsministerium, sagte: „Für die kommenden drei Jahre stehen

260 Millionen Euro zur Verfügung. Wenn das nicht reicht, können wir nachsteuern.“ Ferlemann fügte außerdem hinzu: „Wasserstoff macht aber nur Sinn, wenn der Strom für die Herstellung nicht aus Kohlekraftwerken, sondern aus regenerativen Energien wie Offshore-Windkraft stammt.“ Denn gerade die Erzeugung sei energieintensiv.

Bremens Umweltsenator Joachim Lohse (Grüne) freute sich ebenso über die Wasserstoff-Tankstelle, warnte jedoch: „Wir sollten uns auf alle Pfade konzentrieren und nicht nur auf Elektromobilität setzen.“ Ferlemann betonte dabei, dass sein Ministerium offen für alle Techniken sei und diese entsprechend gleichberechtigt gefördert werden. Oliver Bishop, General Manager Shell Hy-

drogen, ergänzte: „Wir gehen davon aus, dass dieser alternative Antrieb ab den Zwanzigerjahren in Märkten wie Deutschland, England, Benelux und den USA eine immer größere Rolle spielt.“

Die Technik für drei Viertel aller öffentlichen Wasserstoff-Tankstellen in Deutschland stammt von Linde – ebenso in Bremen. In einem meterhohen Turm ist der verdichtete Wasserstoff mit bis zu 370 Kilogramm, was für etwa 100 Betankungen reicht. Die Umrüstung an einer Tankstelle benötige etwa acht Wochen, wie der Shell-Verantwortliche Thomas Bistry erläuterte. Aber egal ob mit oder ohne Brennstoffzelle: Für die Mitarbeiter im Bremer Mercedes-Werk hat in Zukunft beides Relevanz.

### Daimler ruft mehr als eine Million Autos zurück

**Wegen defekter Kabel** an der Lenksäule will Daimler weltweit mehr als eine Million Autos in die Werkstätten zurückrufen. Darunter seien 400 000 Fahrzeuge verschiedener Baureihen in Großbritannien und mehrere Hunderttausend in Deutschland, sagte ein Daimler-Sprecher. Hinzu kommen noch Rückrufe in anderen Ländern. Bei einigen Dutzend Autos war der Airbag scheinbar grundlos ausgelöst worden. Dies lag an einer Fehlerkette, die mit defekten Kabeln zusammenhing: Eine statische Aufladung durch Lenkbewegungen konnte im Fall eines Kabelbruchs nicht richtig abgeleitet werden. Als Ergebnis wurde fälschlicherweise der Airbag ausgelöst.

Das Problem werde behoben durch eine „ausreichende Erdung der Lenksäule“, die Spannung werde sich also wieder richtig entladen können, sagte der Sprecher. Man habe die Behörden verschiedener Länder in der vergangenen Woche informiert. Der Rückruf werde in den nächsten Wochen beginnen, wenn die entsprechenden Ersatzteile vorliegen. Be-

troffen sind bestimmte Fahrzeuge der Baureihen A-/B-/C-/E-Klasse und CLA, GLA, GLC, GLK (BR 176, 242, 246, 204, 205, 207, 212, 117, 156, 253) sowie der Baureihen Vito/V-Klasse (BR 447).

Am Montag hat Daimler außerdem seiner Stammbesellschaft im Inland eine langfristige Jobsicherung zugesichert. Es sei ein Papier unterschrieben worden, das betriebsbedingte Kündigungen bis 2029 ausschließe, teilte der Konzern nun mit. Die Jobsicherung gilt für die gut 130 000 Stammbeschäftigten, von denen mehr als 12 000 im Bremer Werk arbeiten. Ein sogenannter Interessenausgleich soll in den nächsten Wochen abgeschlossen werden. Zugleich gab Daimler erste Schritte zu einer neuen Konzernstruktur bekannt. Nur wenn diese Pläne verwirklicht werden, greift auch die Jobsicherung. Dem Vorhaben zufolge unterteilt sich der Konzern künftig in die Daimler AG als Dachgesellschaft sowie in zwei separate, rechtlich selbstständige Geschäftsfelder für Pkw (mit Vans) und Lastwagen (mit Bussen). DPA

## Siemens Gamesa in Schwierigkeiten

Aktie gibt um acht Prozent nach

**Hamburg/Bilbao.** Für die Anleger war die Nachricht vom Gewinnbruch bei Siemens Gamesa Renewable Energy offenbar ein Schock: Um mehr als acht Prozent gab die Aktie am Montag zwischenzeitlich nach, zum Handelsschluss kostete das Papier 11,75 Euro und damit 6,45 Prozent weniger als zum Ende des vorangegangenen Handelstages.

Das Windenergieunternehmen hatte verkündet, dass sein bereinigter Gewinn vor Steuern und Zinsen (EBIT) im Gesamtjahr bei 790 Millionen Euro liegen wird. Damit hat Siemens Gamesa seine bis dato gültige Prognose von gut 900 Millionen Euro kassiert. Als Begründung nannte die deutsch-spanische Windkrafttochter von Siemens Abschreibungen auf Lagerbestände in den USA und in Südafrika. Diese waren nach Unternehmensangaben wegen der derzeitigen Marktbedingungen und des dortigen Preisdrucks nötig geworden.

Für die Siemens-Gamesa-Anleger waren schon die Zahlen aus dem Quartalsbericht für die Zeit von April bis Juni schwer zu verdauen: Das bereinigte Ebit ging damals auf 211 Millionen Euro zurück, was im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einem Minus von 21 Prozent entspricht. Der Grund lag im schwächelnden Absatz in Indien.

### Projekte verzögern sich

Tatsächlich hat sich in vielen internationalen Märkten der Wettbewerb zwischen den Windenergieunternehmen verschärft, weil Förderungen für Ökostrom verringert wurden. In Indien zum Beispiel gibt es seit einigen Monaten ein Bieterverfahren. In Auktionen bekommt dort das Unternehmen den Zuschlag, das den geringsten Preis anbietet. Zuvor gab es für Firmen in Indien festgeschriebene Einspeisevergütungen. Ähnliche Entwicklungen sind in anderen Ländern zu finden. Auch in Deutschland hatte es zu Beginn des Jahres eine Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) gegeben, in deren Zuge die Ausbauleistung verringert wurden und zu einem Ausschreibungsmodell gewechselt wurde.

Wegen der EEG-Reform drohen nun auch Projektverzögerungen. Weil es nicht nur in Deutschland, sondern in den anderen Ländern ebenso nicht rundläuft, sind es schwere Zeiten für Windkraftunternehmen. Experten befürchten, dass Fabriken künftig noch weniger ausgelastet sein werden. Das könnte dann auch Siemens Gamesa treffen. Das Unternehmen nimmt derzeit seine Turbinenfabrik in Cuxhaven in Betrieb, wo es Sieben-Megawatt-Anlagen bauen will. BEM

## Bahn erhöht Preise

**Berlin.** Bahnfahrten wird zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember wieder teurer. Das Preisniveau im Fernverkehr steigt nach Angaben der Deutschen Bahn um 0,9 Prozent, wie das Unternehmen am Montag mitteilte. Fahrtscheine zum vollen Preis (Flexpreis) werden in der zweiten Klasse durchschnittlich 1,9 Prozent teurer, in der ersten Klasse sind es 2,9 Prozent. Dass in der Gesamtrechnung eine geringere Erhöhung herauskommt, liegt daran, dass Sparpreise, BahnCards und die Platzreservierungsgebühr nicht erhöht werden. Fernverkehrschefin Birgit Bohle sagte, es handle sich um eine „ausgesprochen moderaten Preiserhöhung“. Vor einem Jahr lag sie bei 1,3 Prozent. Die Jahresteuersatzrate in Deutschland beträgt derzeit 1,8 Prozent.

Der Fahrgastverband Pro Bahn bezeichnete die Preiserhöhung als „unterm Strich vertretbar“, auch wenn der von der Bahn genannte Wert von 0,9 Prozent „ein bisschen schöngerechnet“ sei. Ein Teil der Kunden werde deutlich stärker getroffen, sagte Pro-Bahn-Vorsitzender Detlef Neuß. So kämen Wochenend-Ferpendler schlecht weg, weil sie kaum Sparpreise nutzen könnten und nun an einigen Tagen höhere Flexpreise zahlen müssten. „Das stört uns.“ Neuß regte an, für diese Gruppe ein eigenes Ticket einzuführen. Nach einem Jahr Test will die Bahn Abweichungen beim Flexpreis nach oben oder unten fortführen und als Steuerungsinstrument ausbauen. Künftig sollen Tickets an manchen Tagen 4,9 Prozent günstiger oder teurer sein, bisher waren es 2,9 Prozent. Es geht vor allem darum, rund um Feiertage die Züge gleichmäßiger auszulasten. Die BahnCard 100, mit der häufig Geschäftsleute pauschal alle Züge ein Jahr nutzen können, kostet in der zweiten Klasse im nächsten Jahr 4270 Euro, das sind 80 Euro mehr als bisher.

Je nach Strecke steigt der Flexpreis nach Angaben der Bahn um bis zu 3,5 Prozent. Dabei gibt es zwei Ausnahmen: Als Entschädigung für die lange Sperrung der Rheintalbahn bei Rastatt werden die am stärksten genutzten Strecken über den Abschnitt Karlsruhe-Basel nicht teurer. Für die neue ICE-Strecke von München nach Berlin sind künftig 150 Euro Flexpreis zu zahlen, das sind 18 Euro mehr als bisher. Die Fahrzeit verkürzt sich von sechs auf viereinhalb Stunden. Bereits vor einem Monat hatten die Regionalbahnen ihre Preiserhöhungen bekanntgemacht: Das Preisniveau im Regionalverkehr erhöht sich um 2,3 Prozent. Einzeltickets für den Nahverkehr werden 2,4 Prozent teurer. DPA

## Lang-Lkw dürfen in Bremen nicht überall lang

Senat ist gegen uneingeschränkte Freigabe des gesamten Streckennetzes und kassiert dafür Kritik von der FDP

VON PETER HANUSCHKE

**Bremen.** Das Land Bremen ist zwar eine der größten Logistik-Drehkreise in Deutschland, aber die Rahmenbedingungen sind für diese Branche nicht optimal – zumindest aus Sicht der Befürworter von Lang-Lkw. So hat sich Bremen nicht für die uneingeschränkte Freigabe des gesamten Streckennetzes im Bundesland für GigaLiner ausgesprochen. Hamburg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Sachsen, Schleswig-Holstein, Thüringen und Nordrhein-Westfalen haben dagegen den Einsatz des verlängerten Sattelaufliegers mit 17,80 Metern Länge flächendeckend in ihren Ländern genehmigt. Das geht aus einer Vorlage hervor, die der Senat an diesem Dienstag erhält. Die Kleine Anfrage dafür hatte die FDP-Fraktion gestellt.

Die Bundesregierung hatte den Einsatz von Lang-Lkw im Zeitraum von 2012 bis 2016 getestet. Bremen hatte an diesem Feldversuch nicht teilgenommen, als allgemeine Übereinkunft jedoch das Autobahnnetz für die GigaLiner freigegeben, damit die Häfen und das Güterverkehrszentrum erreichbar sind. Diese Regelung gilt auch weiterhin.

Zum Jahreswechsel hatte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) dann den Versuch zur Regel gemacht und damit den Ländern die Möglichkeit zur uneingeschränkten Freigabe des gesamten

Streckennetzes für Lang-Lkw eingeräumt. Dass Bremen da nicht mitmacht, begründet der Senat unter anderem damit, dass es beispielsweise keine Nothaltebuchten gebe, die für die GigaLiner ausreichend lang wären. „Dies kann in einer Notfallsituation Menschenleben gefährden“, heißt es in der Vorlage. Außerdem müsste sichergestellt werden, dass die Anzahl der Achsen von Lang-Lkw im Fahrbetrieb nicht reduziert werden dürfe, weil daraus eine stärkere Beanspruchung der Straßen resultieren würde.

Für seine Argumentation legt der Senat den Abschlussbericht zum Feldversuch der

Bundesanstalt für Straßenwesen zugrunde. Zwar komme der Bericht insgesamt zu einem positiven Ergebnis – etwa durch weniger Kraftstoffverbrauch durch eingesparte Lkw-Fahrten –, aber es gebe noch zu viele Ungereimtheiten, die gegen einen flächendeckenden Einsatz des Lang-Lkw sprechen. Laut Senat hat unter anderem erst Ende März die Verkehrskonferenz den Bund gebeten zu prüfen, ob der Lang-Lkw ohne Einschränkung und zusätzlichen Aufwand mit den bereits existierenden sogenannten Taschenwagen der Eisenbahn kompatibel ist. Das Ergebnis dieser

Prüfung stehe noch aus. In Bremen werde Schwarzmalerei betrieben, sagte die Bremer FDP-Fraktion auf Nachfrage des WESER-KURIER. Der Abschlussbericht habe gezeigt, dass der Feldversuch für Lang-Lkw ein voller Erfolg sei: „Er war so erfolgreich, dass in nahezu allen anderen Bundesländern die flächendeckende Nutzung von Lang-LKW freigegeben wurde. Die Chancen überwiegend eindeutig“, stellen die Liberalen fest. Nur Bremen verkenne das Potenzial. Es dränge sich der Verdacht auf, dass hier aus ideologischen Gründen gehandelt werde. Gerade als Logistikstandort sei es nicht nachvollziehbar, dass Bremen sich gegen eine flächendeckende Nutzung von Lang-Lkw ausspreche.

Den ansässigen Unternehmen werde dadurch ein Bärendienst erwiesen. „Jetzt sollte es darum gehen, die letzten Fragen zu klären und mittelfristig auch in Bremen den stärkeren Einsatz von Lang-Lkw zu ermöglichen“, fordert die FDP-Fraktion. Bremen biete sich hervorragend als Testlabor an. „Es ist an der Zeit, den Chancen mehr Gewicht als den Risiken zu geben.“

Eine Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit sieht der Senat nicht: Dem Senator für Umwelt und Verkehr würden derzeit keine Anträge des Bremer Speditions- und Logistikgewerbes für den Einsatz von Lang-Lkw vorliegen. Entsprechend schätze der Senat den Bedarf für die Freigabe weiterer Strecken gering ein. DPA



Die Bundesregierung hatte den Einsatz von Lang-Lkw im Zeitraum von 2012 bis 2016 getestet. Seit Jahresbeginn haben die Länder die Möglichkeit zur uneingeschränkten Freigabe des gesamten Streckennetzes für Lang-Lkw. FOTO: DPA