

blickpunkt business

Geschäftskunden-Information der AVU 1 | 2026

Wasserstoff-Tankstelle in Wetter

Erst das Ei, dann die Henne

Versorgungssicherheit

Bestwerte für Strom und Gas

Aufbau eines Wasserstoff-Netzes

Schritt für Schritt

Standpunkt

Empfindliche Märkte

Wie sensibel die Energiemärkte auf politische Entwicklungen in der Welt reagieren, hat der Krieg im Nahen und Mittleren Osten einmal mehr gezeigt. Lieferungen von Öl und LNG stockten, entsprechend stiegen deren Preise. Mittelbar wirkte sich dies auch auf die Kurse für Erdgas und Strom aus.

Eine mittel- bis langfristige Beschaffungsstrategie federt solche spontanen Preisausschläge ab. Die AVU handelt deshalb danach. Und sie achtet dabei auf eine sichere Versorgung. Schließlich müssen sich die Unternehmen darauf verlassen können, jederzeit über die nötigen Mengen Strom und Gas zu verfügen: Regelmäßig liegt die AVU in der Spitzengruppe deutscher Energieunternehmen im Hinblick auf störungsfreie Lieferung.

Die AVU-Gruppe treibt auch die nötige Transformation der Energiewirtschaft voran, arbeitet am Umbau für ein Wasserstoff-Netz. Projekte wie die Wasserstoff-Tankstelle von AHE und Air Products in Wetter gehören dazu, wie auch die Versuchsanlage von AVU Netz für die gesamte Wertschöpfungskette. Es gilt: „Dran bleiben“, wie es SIHK-Präsident Ralf Stoffels in unserem Interview zum Ersatzneubau der Talbrücke Rahmede empfiehlt.



Benjamin Kreikebaum
Prokurist und Leiter
Privat- und Geschäftskunden



„Dran bleiben!“



Die Hiobsbotschaft kam am 2. Dezember 2021: Die Talbrücke Rahmede wurde wegen irreparabler Schäden für den Verkehr gesperrt – eine Katastrophe für die Wirtschaft in der Region. Der nötige Ersatzneubau würde rund zehn Jahre dauern, hieß es zunächst. Doch es wird in der Hälfte der Zeit gelingen. Warum, schildert Ralf Stoffels, Präsident der SIHK.

Herr Stoffels, wie haben Sie auf die Nachricht von der Sperrung der Talbrücke Rahmede bei Lüdenscheid reagiert?

Natürlich waren wir bei der SIHK geschockt. Und für uns war klar, die prognostizierte lange Zeit des Ersatzneubaus konnten wir nicht akzeptieren. Aber einfach nur Nein sagen, bringt uns nicht weiter. Also haben wir den Kontakt zum Bundesverkehrsministerium und zur Autobahn GmbH aufgenommen. Wir haben darauf gedrängt, uns gemeinsam das Beispiel des Wiederaufbaus der eingestürzten Brücke in Genua von den Verantwortlichen dort erklären zu lassen. Um Anregungen zu bekommen, wie es schneller gehen könnte.

Inwiefern war der Fall in Italien denn vergleichbar?

Es handelte sich ebenfalls um einen Ersatzneubau unter hohem zeitlichem Druck. Jedoch gab es Bedenken, dass man die italienischen Verhältnisse nicht mit den deutschen vergleichen könnte, von wegen Korruption und mindere Qualität der Ausführung. Genuas Bürgermeister Marco Bucci hatte dagegen zwei starke Argumente: Als Erstes hatte er eigens einen Staatsanwalt eingesetzt, der das Verfahren strengstens überwachen würde. Im Übrigen wies er darauf hin, dass auch in Italien schließlich EU-Recht gälte. Und mit dem deutschen



AVU...

Hier geht's weiter ➤

Bauunternehmen Heitkamp kam eine Firma zum Zuge, die in Sachen Qualität sich sicher nichts nachsagen lassen muss.

Die neue Brücke in Genua wurde bereits zwei Jahre nach dem Einsturz für den Verkehr freigegeben. Wie lautete das italienische Erfolgsgeheimnis?

Die Tipps des Bürgermeisters: Prämien und dadurch enormes Engagement der Baufirmen, mit Arbeiten Tag und Nacht. Für die Akzeptanz alles mit Kameras dokumentieren, auf die Bedenken-träger zugehen und laute Tätigkeiten möglichst tagsüber in der Nähe der Wohnbebauung erledigen, nachts dagegen weiter weg.

Und das wurde dann auch bei der Talbrücke Rahmede beherzigt?

Zwei Dinge waren hier entscheidend: Die empfohlenen Prämien haben gewirkt. Das aus der Ausschreibung erfolgreich hervorgegangene Konsortium von drei mittelständischen Unternehmen aus Österreich hat buchstäblich wirklich alle Hebel in Bewegung gesetzt. Sicher hat das eine Menge Geld gekostet. Doch unterm Strich wurde viel mehr Geld gespart, weil die Menschen und die Wirtschaft in der Region wesentlich früher als unter normalen Umständen wieder die Autobahn A 45 nutzen können. Zweiter wichtiger Punkt: Die neue Brücke wird in Systembauweise errichtet. Auch das hat die Bauarbeiten beschleunigt.

Bei solchen großen Projekten mit Sprengung und aufwendigem Neubau ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung obligatorisch. Die entfiel jedoch bei der Talbrücke Rahmede. Ebenfalls ein Grund für das Tempo?

Ja, das hat auch dazu beigetragen. Wir haben argumentiert, dass nicht noch einmal komplett neu die Umweltsituation untersucht werden muss. Denn der Ersatzneubau findet an exakt derselben Stelle statt. Man weiß also, was dort los ist. Es genügt daher, die üblichen umweltrechtlichen Vorschriften wie Artenschutz zu beachten. Das hat die Verantwortlichen überzeugt.



» Der persönliche Kontakt ist sehr wichtig. In Gesprächen mit den Politikern, den Behörden und den Betroffenen wird vieles an möglichen Vorbehalten und Missverständnissen ausgeräumt, können vernünftige Argumente besser ankommen. «

Ralf Stoffels, Präsident der SIHK

Welche Lehren sind für Sie aus dem Projekt Ersatzbau Talbrücke Rahmede zu ziehen?

Der persönliche Kontakt ist sehr wichtig. In Gesprächen mit den Politikern, den Behörden und den Betroffenen wird vieles an möglichen Vorbehalten und Missverständnissen ausgeräumt, können vernünftige Argumente besser ankommen. Ob mit Berlin, mit der Landesregierung in Düsseldorf, mit der Autobahn GmbH, den Landesstraßen NRW, den kommunalen Vertretern, den Menschen in der Region und auch mit den drei Baufirmen – wir haben den Kontakt gehalten und gemerkt, dass alle an einem Strang ziehen, um die Brücke so schnell wie möglich zu erneuern.

Ist dann dieses Projekt eine Blaupause für weitere Neubauten dieser Art?

Ich hoffe es. Es gibt bekanntlich in Deutschland eine Menge zu tun für die Modernisierung der Infrastruktur. Für uns von der SIHK bedeutet das: Dran bleiben!

Meldepflicht für Abwärme: Bagatellschwellen bleiben

Unternehmen mit einem durchschnittlichen Gesamt-Endenergieverbrauch von 2,5 GWh oder mehr müssen ihre Abwärmemengen an die Plattform für Abwärme melden. Dies schreibt das Energieeffizienzgesetz vor. Damit kann abgeschätzt werden, welches Potenzial an Abwärme zur Verfügung steht, um zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung beizutragen.

Allerdings gilt die Meldepflicht nicht für alle Unternehmen mit dem erwähnten Gesamt-Endenergieverbrauch: Sogenannte Bagatellschwellen beschreiben, wann ein Betrieb nicht melden muss. Dies ist der Fall, wenn

- die Abwärmemenge der Anlage unter 200 MWh pro Jahr liegt
- die Abwärme weniger als 1.500 Betriebsstunden im Jahr zur Verfügung steht

- die Abwärme der Anlage im Jahresdurchschnitt (während der Betriebsstunden) eine Abwärmetemperatur von < 25 Grad Celsius aufweist.

Ausgenommen von der Meldepflicht sind auch Informationen über Standorte, an denen die Summe der Abwärmemengen aller Abwärmepotenziale nicht wesentlich ist. Nicht wesentlich ist die Abwärmemenge an einem Standort von unter 800 MWh, bezogen auf das letzte Kalenderjahr beziehungsweise die letzten zwölf Monate.

Diese und weitere Einzelheiten finden sich im Merkblatt auf der Plattform für Abwärme der „Bundesstelle für Energieeffizienz“ (BfEE) – www.bfee-online.de/BfEE/DE/Effizienzpolitik/Plattform_fuer_Abwaerme/plattform_fuer_abwaerme_node.html

Weitere Fragen beantwortet gern Rechtsanwältin Christina Will, T 0201 102281-18, E christina.will@rosin-buedenbender.com

Erst das Ei, dann die Henne

Im Zusammenspiel von Wasserstoff-Infrastruktur und Wasserstoff-Fahrzeugen gibt es das bekannte Henne-Ei-Problem: Ohne Anbieter keine Abnehmer, ohne Abnehmer keine Anbieter. Bei der fertig geplanten Wasserstoff-Tankstelle in Wetter soll dieses Problem nun gelöst werden. Wenn sich genügend potenzielle Abnehmer in der Region melden, wird die Anlage gebaut. Eine neue Bundesförderung macht möglichen Wasserstoff-Nutzern nun die Entscheidung leichter.



Eigentlich könnte die öffentliche Wasserstoff-Tankstelle auf dem Betriebsgelände des Entsorgers AHE in Wetter schon fertig sein. Vor gut zwei Jahren hatte sich dazu das Industriegaseunternehmen Air Products GmbH mit der AHE, der AVU-Gruppe sowie mit der Orosol Mineralölvertrieb GmbH zusammengeschlossen. Die Anlage soll ein „wichtiger Meilenstein für die Dekarbonisierung des regionalen Straßenverkehrs“ werden, erklären die Partner. In erster Linie ist dabei an Lastkraftwagen von Speditionen und Kommunen gedacht. Auch Sammelfahrzeuge von AHE und anderen Entsorgungsbetrieben könnten mit Wasserstoff angetrieben werden.

Siebenstelliger Förderbetrag

„Wir hatten für die Errichtung der Tankstelle zunächst auf eine Bundesförderung gesetzt“, erläutert AHE-Geschäftsführer Johannes Einig. „Die kam jedoch leider unerwartet nicht zum Tragen. Aber inzwischen haben wir eine Zusage des europäischen Programms ‚Connecting Europe Facility‘ erhalten. Der Förderbetrag in siebenstelliger Höhe macht nun den Bau der Wasserstoff-Tankstelle möglich.“ Und dies könnte relativ schnell gehen: „Wir veranschlagen dafür rund 18 Monate“, sagt Miriam Theis, Business Development Mana-

ger Hydrogen bei Air Products. „Die Pläne liegen ja fertig in der Schublade.“

Bis zu 80 Prozent Erstattung des Mehrpreises

Aber vor dem Baubeginn muss eines klar sein: Es gibt für den wirtschaftlichen Betrieb der Tankstelle genügend Unternehmen und Institutionen, die ihre LKWs in Wetter mit Wasserstoff betanken würden. Das könnte nun eine neue Bundesförderung forcieren: Sie soll sowohl die Zahl der Wasserstoff-Tankstellen als auch die der Wasserstoff-LKWs in Deutschland spürbar erhöhen. Unter anderem werden für die Anschaffung eines Wasserstoff-Fahrzeugs bis zu 80 Prozent der Mehrkosten gegenüber einem vergleichbaren Fahrzeug mit Dieselmotor erstattet. Voraussetzung: eine entsprechende Tankstelle muss in der Nähe sein. Das Vorhaben in Wetter passt dazu.

„Ich bin sehr optimistisch, dass diese neue Förderung dem Projekt den nötigen Schub verleiht“, sagt Miriam Theis. „Wir werden nun dazu breit informieren, Unternehmen direkt ansprechen. Auch die Landesgesellschaft NRW energy 4 climate unterstützt uns dabei. Das Jahr 2026 wird entscheidend werden.“

! Business-Ticker

Spitzenwerte bei Strom- und Gasversorgung

Die Werte für das Strom-Mittelspannungsnetz und für das Gasnetz mit einem Druck größer als 100 Millibar liegen bei den Industriekunden der AVU noch besser als die ohnehin schon guten Werte bei den Haushaltskunden. Beim Strom gab es eine Unterbrechung von lediglich 3,25 Minuten pro Kunde im Jahr 2024 – die Bundesnetzagentur hat als deutschlandweiten Durchschnittswert 9,24 Minuten ermittelt. Und beim Gas fällt der Wert für Unternehmen noch besser aus: Hier meldet die AVU Netz überhaupt keinen Ausfall. Der bundesweite Wert liegt hier für Großkunden bei 0,24 Minuten.

Fuhrpark wird weiter elektrifiziert

Bei der Zählerablesung, in der Netzvermessung, auf Baustellen und bei Fahrten zu Kunden: Die AVU-Gruppe unterhält einen Fuhrpark für zahlreiche Arbeitsfelder. Aktuell sind 146 Fahrzeuge im Einsatz. Die meisten von ihnen nutzt AVU Netz – wie auch den neuen Transporter, der einen elektrischen Antrieb besitzt. Damit erhöht sich die Zahl der batteriebetriebenen Autos bei der AVU auf 37, Tendenz weiter steigend. Auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur geht voran, zehn neue Wallboxen für Dienst- und Privatfahrzeuge kommen in Kürze hinzu.

Strom aus Windkraft für Breckerfeld

Die AVU-Windkraftanlage (WKA) in Breckerfeld hat 2025 rund ein Fünftel des jährlichen örtlichen Strombedarfs produziert: 7,6 Millionen Kilowattstunden (kWh). Damit hat sie die Erwartungen voll erfüllt. Weitere 0,6 Millionen kWh hätten es noch sein können, wenn die Anlage nicht aus verschiedenen Gründen angehalten worden wäre: Zum Schutz der Fledermaus dreht sich das Windrad zwischen Einbruch der Dämmerung und Sonnenaufgang nicht, ab einer Außentemperatur von 10 Grad und bei weniger als sechs Metern Wind pro Sekunde. Auch zum Schutz des Rotmilans gelten Stillstandzeiten, ebenso für den Schattenwurf auf angrenzende Häuser. Außerdem wird die WKA abgeschaltet, wenn der Strompreis an der Börse ins Minus geht. „Insgesamt ein gutes Jahr“, resümiert Thorsten Coß, Geschäftsführer von AVU Serviceplus. „Und die drei Anliegerkommunen, darunter Breckerfeld, erhalten wie vereinbart einen Anteil am Ertrag.“

Schritt für Schritt

Die Transformation von Erdgas zu Wasserstoff stößt derzeit auf wirtschaftliche Grenzen. Zu ungewiss ist für viele Akteure, wie ein zukünftiges Geschäftsmodell aussehen soll. Dennoch arbeiten einige Unternehmen bereits daran, wie Wasserstoff verteilt und genutzt werden kann. Zum Beispiel AVU Netz: Die Planungen für die Umstellung gehen voran, und eine Pilotanlage gibt wichtige Einblicke in die Praxis.

Der Ferngasnetzbetreiber Open Grid Europe plant, einzelne Erdgastransportleitungen bis 2032 auf Wasserstoff umzustellen. Das betrifft auch eine Pipeline, die den Ennepe-Ruhr-Kreis im Süden quert. „Unser Interesse an einem Anschluss haben wir bereits angemeldet, mit Schätzungen der benötigten Mengen an Wasserstoff für die Versorgung der regionalen Wirtschaft“, sagt Markus Kosch, Geschäftsführer von AVU Netz. Auch bei einer zweiten großen Leitung durch den Kreis weiter nördlich hat der Netzbetreiber seinen Anschlusswunsch mit einem „Letter of Intent“ geäußert. Diese Verbindung existiert allerdings noch nicht. Die Entscheidung zum Bau steht noch aus, der Bauherr heißt ThyssenGas.

Was Open Grid Europe und ThyssenGas vorhaben, ist Teil des bundesweiten Wasserstoff-Kernnetzes. Damit die Energie auch bei den Verbrauchern ankommt, braucht es zusätzlich ein passendes Verteilnetz in den Regionen und Städten. AVU Netz ist dafür im Ennepe-Ruhr-Kreis verantwortlich. „Da wir damit schon etwas weiter sind als andere, haben wir auch die Koordination der Verteilnetzbetreiber in der Region Bergisch-Land übertragen bekommen“, sagt Kosch. Es gilt, sich über eine Menge



» Hauptsächlich wird Wasserstoff in der Industrie zum Einsatz kommen. Darauf laufen unsere Planungen hinaus. «

Markus Kosch, Geschäftsführer AVU Netz



Stefan Stracke, Leiter Gashochdruck in der Anlagentechnik von AVU Netz, kontrolliert den Elektrolyseur der Versuchsanlage

Fragen auszutauschen: Wie hoch sind die jeweiligen Bedarfe für Wasserstoff? Welche Leitungen sind umzustellen, welche stillzulegen? Welche müssen neu gebaut werden? In welchem Zeitrahmen ist das zu realisieren, und wo werden im Übergang parallele Versorgungen mit Erdgas und Wasserstoff vonnöten sein? Und natürlich: Welche Kosten entstehen, welche Förderungen werden sie auffangen?

Wasserstoff-Pilotanlage läuft reibungslos

Die technische Seite der Transformation, wenn auch in kleinem Maßstab, testet AVU Netz bereits auf dem Betriebsgelände an der Oststraße in Gevelsberg. Dort wird Wasserstoff per Elektrolyse hergestellt und über eine Gasdruckregel- und Messanlage in ein Verteilnetz eingespeist. Daran angeschlossen ist eine Heiztherme von Vaillant, die mit dem Wasserstoff Wärme erzeugt. Der Strom für den Elektrolyseur stammt von der Photovoltaik-Anlage auf dem Dach des Betriebsgebäudes, ist also „grün“.

„Wir sind mit dem bisherigen Verlauf sehr zufrieden“, erläutert der AVU Netz-Geschäftsführer. „Der Elektrolyseur läuft stabil, die Handhabung klappt und die Therme arbeitet fehlerfrei. Die Anlage eignet sich sehr gut, um den Umgang mit Wasserstoff zu trainieren. Denn es wird die gesamte Wertschöpfungskette abgebildet. Wir haben deshalb viel Besuch von Fachleuten, und auch Auszubildende von anderen Unternehmen kommen im Rahmen ihrer Zusatzausbildung zu erneuerbaren Energien und Wasserstoff vorbei.“ Die Nutzung des Wasserstoffs für den Betrieb einer Therme für einen Privathaushalt sieht Kosch allerdings nur im Rahmen des Probetriebs: „Hauptsächlich wird diese Energie in der Industrie zum Einsatz kommen. Dort liegt der größte Bedarf. Darauf laufen unsere Planungen hinaus.“

Impressum

Herausgeber
AVU Aktiengesellschaft
für Versorgungs-Unternehmen
An der Drehbank 18, 58285 Gevelsberg
www.avu.de, Telefon 02332 73-321,
blickpunktbusiness@avu.de

Verantwortlich
Benjamin Kreikebaum

Bilder
Seite 1: © studio henkel; © KI-generiert
Seite 2: © BIW Isolierstoffe;
Seite 3: © Arts eMotion; Seite 4: © AVU

Gestaltung
Körner agentur GmbH
www.koerneragentur.de

Druck
BluePrint AG

Redaktion
Dirk Locatelli, Jörg Prostka
Dr. Jürgen Bermes