

## Pressemitteilung

---

Husum/ Neumünster, 29. Januar 2019

# LNG oder Wasserstoff in den Lkw?

## Logistik- und Erneuerbaren-Branche diskutieren über zukunftsfähigen Schwerlastverkehr

Mit der Befreiung von der Mautgebühr und einem Investitionszuschuss von 8.000 bis 40.000 Euro für Lastkraftwagen (Lkw) von über 7,5 Tonnen fördert das Bundesverkehrsministerium alternative Antriebe im Güterverkehr. Darunter fallen Gas (CNG), Flüssiggas (LNG), Batterie- oder Brennstoffzellen-elektrische Antriebe mit Wasserstoff als Energieträger. Welche dieser Antriebstechnologien bietet die größten Vorteile hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, regionaler Wertschöpfung und Klimaschutz? Um diese Fragen zu beantworten und die Logistik- mit der Erneuerbare-Energien-Branche zu vernetzen, hatte die Netzwerkagentur Erneuerbare Energien Schleswig-Holstein (EE.SH) zur EE-Werkstatt „LNG oder Wasserstoff - Handlungsoptionen für die Logistik-Branche“ ins Gründerzentrum LOG-IN der Wirtschaftsagentur Neumünster eingeladen. Neumünsters Oberbürgermeister Dr. Olaf Tauras begrüßte die 80 Teilnehmer. Veranstaltungspartner und Sponsoren waren die Logistik-Initiative Schleswig-Holstein, der Unternehmensverband Logistik Schleswig-Holstein e.V., MBA Neumünster GmbH, Herbert Voigt GmbH & Co. KG und der Unternehmensverband Mittelholstein e. V.

„Ich glaube, dass beide Energieträger sich gut ergänzen“, sagte Kurt-Christoph von Knobelsdorff vom schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministerium zur Frage „LNG oder Wasserstoff“. Wie Andreas Lischke vom DLR-Institut für Verkehrsforschung aus Berlin im Eingangsreferat erklärt hatte, ist LNG zwar ein fossiler Brennstoff und trägt damit kaum zur Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz bei, doch bei seiner Verbrennung entstehen 50 % weniger Stickoxide und kaum Feinstaub. „LNG als Kraftstoff wird für den Klimaschutz noch interessanter, wenn man synthetische Kraftstoffe beimischt“, führte von Knobelsdorff aus. Wasserstoff, hergestellt mithilfe von Wind- oder Sonnenstrom – so genannter „grüner Wasserstoff“ – könne Grundstoff für solche synthetischen Kraftstoffe oder für die chemische Industrie sein oder selbst als Antriebsstoff und Energieträger dienen. Mit dem geplanten LNG-Terminal in Brunsbüttel und seiner hohen Produktion an regenerativer Energie sei Schleswig-Holstein für beide Technologien ein idealer Standort. „Mit dem Reallabor-Programm der Bundesregierung können wir einen großen Schritt zum Aufbau industrieller Produktionsstrukturen für grünen Wasserstoff machen“, erklärte von Knobelsdorff.

Lkw mit LNG-Antrieb sind bereits jetzt von verschiedenen Herstellern am Markt erhältlich. Auch die CNG-Technologie sei bereits seit Jahrzehnten bewährt, wie die Vertreter der Lkw-Hersteller Iveco Magirus und Volvo Trucks, Manfred Kuchlmayr und Michael Scheuern, ausführten. Brennstoffzellen-elektrische Antriebe für Pkw sind zwar schon serienreif, für Lkw jedoch noch im Demonstrations-

Wir fördern Wirtschaft

## Pressemitteilung

---

Stadium. Das Problem: Weder für LNG noch für Wasserstoff gibt es bisher ein flächendeckendes Tankstellen-Netz. Doch das soll sich ändern: Adem Ates stellte die Dienstleistungen der LIQVIS GmbH vor, die zurzeit acht neue LNG-Tankstellen in Deutschland installiert und bereit ist mehr zu bauen, sobald an einem Ort mehr als 30 LNG-Lkw vorhanden sind. Für Wasserstoff-Tankstellen will das Firmenkonsortium H2-Mobility sorgen. Es hat bereits 60 Tankstellen in Deutschland gebaut und plant 40 weitere. Referent Nikolas Iwan wies darauf hin, dass der Coop-Verband der Schweiz 1000 Brennstoffzellen-elektrische Lkw für die Belieferung seiner Märkte bestellt habe.

Dr. Felix Weise vom Zertifizierungs-Unternehmen DNV GL riet, lieber auf eine Übergangstechnologie zu setzen als über die eine, große Zukunftslösung zu diskutieren. Er verwies auf den geringeren Schadstoffausstoß von LNG und empfahl, Ausschreibungen an Emissions-Einsparungen zu koppeln.

Silke Rittgerott vom Bundesverkehrsministerium erläuterte die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS), die der Umsetzung der Pariser Klimaschutzziele – die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes um 40 % bis 2030 - verpflichtet ist. Sie setzt auf einen Mix aus Elektrifizierung, LNG, CNG, Brennstoffzellen und Hybrid-Oberleitungs-Fahrzeugen und Strategierahmenpläne für den Aufbau einer angemessenen Tank- und Ladeinfrastruktur. Rittgerott stellte die Fördermaßnahmen für CNG/ LNG und Wasserstoff vor, von Energiesteuer-Ermäßigung, Mautbefreiung und Investitionszuschüssen bis zu Förderprogrammen wie dem Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP).

Dr. Thomas Rackow vom Unternehmensverband Logistik Schleswig-Holstein warb um Verständnis für die bisherige Zurückhaltung seiner Branche bei Investitionen in neue Antriebe: „Es ist nicht gut, wenn sich die Rahmenbedingungen zu schnell ändern. Wie brauchen Planungssicherheit.“ Holger Matzen von der Logistik-Initiative Schleswig-Holstein appellierte dagegen an seine Kollegen: „Wir müssen schneller und innovativer agieren und Dinge einfach mal ausprobieren.“

„Wir wollen mögliche Pfade hin zu einer Energiewende im Verkehrssektor aufzeigen“, fasste Axel Wiese von der Netzwerkagentur EE.SH zusammen. „Das Grundlagenwissen über alternative Antriebe und die Kontakte, die bei dieser Veranstaltung entstanden sind, können dazu beitragen, dass sich Logistiker und die Erneuerbare-Energien-Branche in Schleswig-Holstein annähern und zusammenarbeiten.“

Kontakt: EE.SH - Netzwerkagentur Erneuerbare Energien Schleswig-Holstein, Schloßstraße 7, 25813 Husum, E-Mail: [info@ee-sh.de](mailto:info@ee-sh.de), Internet: [www.ee-sh.de](http://www.ee-sh.de), V.i.S.d.P.: Dr. Matthias Hüppauff