

Pressemitteilung

31. Mai 2022

Prien am Chiemsee

Welche alternativen Antriebstechnologien sind bereits verfügbar, um die Ziele des Green Deal zu erreichen, und wie kann deren Entwicklung bis 2050 aussehen? Antworten darauf gaben Vertreter aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik auf dem 12. Symposium LOGISTIK INNOVATIV in Prien.

Um die europäischen und nationalen Klimaziele zu erreichen, bedarf es einer starken Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor. Dies erfordert neue, nachhaltige Lösungskonzepte und -wege entlang des gesamten Wertschöpfungsprozesses. In zwei Diskussionsrunden tauschten sich dazu Top-Experten aus den Bereichen E-Mobilität, Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe beim 12. Symposium LOGISTIK INNOVATIV aus. Veranstalter und Organisator des Symposiums ist das in Prien am Chiemsee ansässige Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ Prien GmbH), das in diesem Jahr sein 25-jähriges Bestehen feierte.

CO₂-freie Antriebskonzepte: Der Weg zu technologieoffener und klimaneutraler Mobilität und Transport

Die stetige Zunahme des Gütertransports, insbesondere des Straßengüterverkehrs, stellt eine Belastung für die Umwelt, für die Infrastruktur und für alle an der Wertschöpfungskette Beteiligten dar. Deutschland hat sich das ehrgeizige Ziel gesteckt, bis 2050 klimaneutral zu transportieren. Bayern geht sogar noch einen Schritt weiter und strebt die Klimaneutralität schon zehn Jahre früher im Jahr 2040 an. Doch wie kann eine starke Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor erreicht werden? Welche Lösungskonzepte sind vorhanden? Reichen der Einsatz von grünem Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen aus, um die europäischen Klimaziele zu erreichen? Mit diesem Thema befassten sich die beiden Diskussionsrunden am Nachmittag des zweiten Symposiums-Tages.

Auf einen Impulsvortrag von Ryan Hassoun von der P3 Group GmbH folgte eine angeregte Diskussionsrunde. Abhängig von der Art der Produktion des Wasserstoffes wird zwischen grauem, blauem und grünem Wasserstoff unterschieden. Die Akzeptanz des Wasserstoffes hängt aber nicht nur von dessen Produktion und damit dessen Grad an Umweltverträglichkeit ab, sondern vor allem vom Preis. Neben der Brennstoffzelle, die den Wasserstoff in Energie verwandelt und den LPG-Antrieben wurde auch die Elektromobilität als Antriebsform von Ryan Hassoun genannt.

Schwierigkeiten gäbe es bisher noch in der Nachverfolgung der (grünen) Herkunft des Wasserstoffes. Hier gäbe es einmal mehr Potenzial zur Digitalisierung der Kette und damit zur Nachverfolgung der Produktion des grünen Wasserstoffes.

Aus Sicht von Prof. Dr. Philipp Keil von der Technischen Hochschule Rosenheim sind alle drei Antriebsformen interessant. „Auch wenn viele Lösungen noch nicht 100 Prozent perfekt sind, müssen wir jetzt anfangen und nicht nur davon reden. Lieber jetzt 50 Prozent einsparen als erst in zehn bis 15 Jahren“, bestätigte Marc Grünwald von der MAN Energy Solutions SE. Ziel der Initiative „Reallabor Burghausen“ sei es, durch die Nutzung von Wasserstoff den Chemiestandort in seiner Gesamtheit zu transformieren, so Anton Steinberger vom Reallabor Burghausen – ChemDelta Bavaria gGmbH. Andreas Gémes von der OMV Downstream GmbH, die als klassischer Mineralölkonzern ebenso im Bereich alternative Kraftstoffe tätig ist, erklärte dieses Engagement so: „Bis 2050 wird der Anteil an fossilen Brennstoffen

sinken müssen, um die Klimaziele zu erreichen. OMV hat daher eine radikale Trendwende hin zu Bio- und synthetischen Kraftstoffen gemacht.“

Als problematisch erachteten die Teilnehmer die Tatsache, dass die Industrie für die Transformation bereit sei, jedoch keine Abnehmer für grünen Wasserstoff fände. Hier müsse die Politik durch Stellhebel wie beispielsweise einer Quotenregelung oder die CO₂-Bepreisung dazu beitragen, eine wirtschaftlich interessante Nachfrage zu generieren.

Auch die infrastrukturellen Probleme, mit denen sich Industrie und Dienstleister aktuell bei der Einführung von Wasserstoff-Antrieben beschäftigen müssen, wurden angesprochen. Aktuell werden Busse mit Wasserstoff-Antrieb noch nicht in Serienproduktion hergestellt, was zu deutlich höheren Anschaffungskosten im Vergleich zu konventionellen Dieselnissen führt. Auch die Herstellung Wasserstoff-angetriebener Lkw befindet sich erst ganz am Anfang.

Die technologische Zuverlässigkeit von Wasserstoff-angetriebenen Nutzfahrzeugen ist mit 85 Prozent zwar gut, liegt aber noch deutlich unter der ausgereiften Dieselschnologie von über 95 Prozent. Das bedeutet, dass Flottenbetreiber beispielsweise beim Kauf von zehn Wasserstoff-Nutzfahrzeugen rein theoretisch für die vergleichbare Einsatzfähigkeit ein weiteres Fahrzeug anschaffen müssten. Hier sieht Daniel Alfreider, stellvertretender Landeshauptmann Autonome Provinz Bozen-Südtirol, großes Entwicklungspotential. Neue Technologien erfordern auch speziell ausgebildete Fachkräfte und Spezial-Werkstätten für Reparaturen und Wartung. Die Betreiber sind hier gefordert, die entsprechende Infrastruktur aufzubauen und beispielsweise ihre Betriebshöfe anzupassen.

„Es gibt für Unternehmen keinen Grund, sich keine Lkw-Flotte mit Wasserstoff-Antrieb aufzubauen. Allerdings würde das auch bedeuten, dass alle Tankstellen entlang der Autobahnen zum Tanken von Wasserstoff umgerüstet werden müssten“, ergänzte Heinrich Kerstgens von der Rhenus SE & Co KG. Lars Neumann von der Hamburger Hafen und Logistik AG forderte, dass der Ausbau so schnell wie möglich vorangetrieben wird, damit die gesamte Kette wirtschaftlich und profitabel arbeiten kann. Auch Berthold Jesse von der DB Cargo AG, Georg Dettendorfer von der Johann Dettendorfer Spedition Ferntrans GmbH & Co. KG und Markus Heinelt von der Flughafen München GmbH betonten, dass aktuell die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes von Wasserstoff-Antrieben noch nicht gegeben ist.

Technologie-Offenheit der Politik darf hier nicht bedeuten, abzuwarten und nichts zu tun, sondern sich zu entscheiden, welche Antriebsform für welchen Einsatz sinnvoll genutzt werden soll, damit ein entsprechender gezielter Ausbau der Infrastruktur erfolgen kann.

Johannes Geigenberger von der Passauer Neuen Presse, der diese beiden Sessions moderierte, fasste die Inhalte zusammen: „Die Bereitschaft zur Transformation seitens der Industrie ist vorhanden.“ Jetzt läge es an der Politik, einen regulatorischen Rahmen zu schaffen, beispielsweise über die Stromverfügbarkeit oder über Förderinstrumente, um die erforderliche Nachfrage zu generieren. Mehr Technologie-Offenheit seitens der Politik sei erwünscht, um neuen Entwicklungen wie E-Mobilität und Wasserstoff-Antrieben eine realistische Chance zu geben.

Insgesamt boten die zwei Symposiumstage LOGISTIK INNOVATIV viele neue Ansatzpunkte und Lösungsvorschläge sowie genügend Zeit zum gegenseitigen Austausch und für bilaterale Gespräche.

Der Kombinierte Verkehr stand im Vordergrund sowie die Digitalisierung als Daueraufgabe, um die Supply Chains transparenter zu gestalten. Vorhandene Kapazitäten müssen besser genutzt sowie neue aufgebaut werden, um die zukünftigen Herausforderungen zu bewältigen und die Klimaziele zu erreichen. Dazu ist es entscheidend, neue Antriebskonzepte zu entwickeln und diese wirtschaftlich einzusetzen und zu betreiben. Hier ist neben der Industrie und den Logistikdienstleistern auch die Politik gefordert, um mit geeigneten Stellhebeln die

Unternehmen in ihren Bemühungen um nachhaltiges Wirtschaften zu unterstützen und so die Verkehrswende zu realisieren

Das Symposium LOGISTIK INNOVATIV findet seit dem Jahr 2000 alle zwei Jahre in Prien am Chiemsee statt. Das nächste Symposium LOGISTIK INNOVATIV ist turnusgemäß für den 7. bis 8. Mai 2024 geplant.

Foto 1:



Bildunterschrift:

Wie die Zukunft für technologieoffene und klimaneutrale Mobilität, Transport und Logistik aussehen kann, diskutieren Top-Experten auf dem 12. Symposium LOGISTIK INNOVATIV in Prien am Chiemsee im ersten Teil der Session. Im Bild von v.l.n.r.: Andreas Gémes (OMV Downstream GmbH), Marc Grünewald (MAN Energy Solutions SE), Johannes Geigenberger (Passauer Neue Presse), Prof. Dr. Philipp Keil (Technische Hochschule Rosenheim), Anton Steinberger (Reallabor Burghausen – ChemDelta Bavaria gGmbH) und Ryan Hassoun (P3 Group GmbH).

Foto 2:



Bildunterschrift:

Die Diskutanten sind sich einig: „Machen – nicht reden“: Technologie-Offenheit der Politik darf nicht bedeuten, abzuwarten und nichts zu tun, sondern sich zu entscheiden, welche Antriebsform für welchen Einsatz sinnvoll genutzt werden soll, damit ein entsprechender gezielter Ausbau der Infrastruktur erfolgen kann. Im Bild von v.l.n.r.: Georg Dettendorfer (Johann Dettendorfer Spedition Ferntrans GmbH & Co. KG), Daniel Alfreider (Landeshauptmann-Stellvertreter Autonome Provinz Bozen), Heinrich Kerstgens (Rhenus SE

Co. KG), Johannes Geigenberger (Passauer Neue Presse), Lars Neumann (Hamburger Hafen und Logistik AG) und Markus Heinelt (Flughafen München GmbH).

Alle Bildrechte: LKZ Prien GmbH

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

LKZ Prien GmbH
Bettina Fischer
Referentin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Joseph-von-Fraunhofer-Straße 9
83209 Prien am Chiemsee
bettina.fischer@lkzprien.de
Tel. +49 8051 901 0
M. +49 151 56770281

Das Logistik-Kompetenz-Zentrum Prien (LKZ)

Das LKZ, gegründet 1997, ist ein Innovationszentrum für Logistik, Verkehr und Mobilität mit interdisziplinärer Zusammenarbeit von Wirtschaft und Wissenschaft und internationaler Ausrichtung. Die LKZ Prien GmbH entwickelt, steuert und koordiniert umfassendes Logistik-Know-how als innovativer Projektentwickler. Das Expertenteam bringt alle Beteiligten der logistischen Kette an einen Tisch, konzipiert und optimiert Prozesse.

Gesellschafter der LKZ Prien GmbH sind der Landkreis Rosenheim und die Marktgemeinde Prien. Geschäftsführer sind Karl Fischer und Dr. Petra Seebauer.

Die Schwerpunkte der LKZ Prien GmbH liegen in den Bereichen nachhaltiger Güterverkehr, Kombiniertes Verkehr, alpenquerender Güterverkehr, Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, innerbetriebliche Logistikprozesse, Vernetzung von Verkehrsträgern, urbane und städtische Mobilitätslösungen, Regionalentwicklung, Prozesse im Baugewerbe, Versorgungsprozesse in Kliniken, bei Rettungsdienst und Katastrophenschutz, u.v.m.

Außerdem werden Projekte für an das LKZ angeschlossene Partner – vom Erstkontakt bis zur Umsetzung – akquiriert und umgesetzt. Mit dieser zielgerichteten, übergreifenden Zusammenarbeit wird die Wettbewerbsfähigkeit von Firmen und Regionen im Zukunftsfeld Logistik gestärkt sowie Arbeitsplätze und Standorte sowohl bei den Kunden als auch im LKZ-Netzwerk gesichert.

Weitere Informationen: www.lkzprien.de