

---

## **PRESSEINFORMATION**

### **Mobilitätskonferenz Green Mobility 2022**

## **Straßenschwerlastverkehr ohne Wasserstoffantrieb nicht zukunftsfähig**

**Berlin, 21. Juni 2022** – Um Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren, müssen alle Optionen eine Chance bekommen. Sonst werden die Klimaziele verfehlt. Alternative Energieträger sind heute schon Biomethan und zukünftig Wasserstoff. Gerade der Einsatz von Wasserstoff ist für zukünftige Antriebstechnologien im Straßenschwerlastverkehr unverzichtbar. Dies diskutieren Industrie und Politik auf der Green Mobility 2022, der Mobilitätskonferenz des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches e.V. (DVGW), am Mittwoch und Donnerstag (22. und 23. Juni) in Berlin. „Während im Pkw-Sektor die Elektromobilität als Zukunftslösung dominiert, wird Wasserstoff als wettbewerbsfähige Alternative gerade bei Lkw eine unverzichtbare Rolle für einen klimaneutralen Schwerlastverkehr spielen. In der Kombination von Nutzlast, Reichweite und Betankungszeit ist Wasserstoff im Vergleich zum batterieelektrischen Antrieb die deutlich bessere Option“, so Dr. Dietrich Gerstein, Leiter Mobilitätskonzepte des DVGW. „Die Entwicklung klimaneutraler Lkw-Antriebe ist ein wichtiger Baustein in der Mobilitätswende. Für deren Durchbruch wird aber auch entscheidend sein, wie die Fahrzeuge mit Wasserstoff versorgt werden. Deshalb ist es wichtig, die Nutzung von Gasnetzen für ein optimal ausgelegtes leitungsgebundenes Tankstellennetz im Schwerlast- und Schienenverkehr zu ermöglichen. Dies untersucht der DVGW aktuell im Forschungsprojekt H2net&logistics. Es geht bei der Entwicklung dieser Fortschrittstechnologien nicht nur darum, die Schwerlastmobilität in Deutschland neu und zukunftssicher zu gestalten. Wir haben hier eine enorme Chance, hocheffiziente Technologie ‘Made in Germany’ zu entwickeln.“, so Gerstein weiter.

Wasserstoff lässt sich klimafreundlich erzeugen und ist in großen Mengen speicherbar. Sein Einsatz in Brennstoffzellen ermöglicht eine ähnliche Flexibilität und vergleichbare Leistungsprofile wie bei einem konventionell angetriebenen Lkw. Denkbar ist aber auch die direkte Verbrennung von Wasserstoff in einem Verbrennungsmotor. Im

---

**Kontakt:**  
DVGW-PRESSESTELLE

Lars Wagner  
Tel. (030) 79 47 36 – 64

Sabine Wächter  
Tel. (0228) 91 88 – 609

Josef-Wirmer-Straße 1-3  
53123 Bonn

**Büro Berlin:**  
Robert-Koch-Platz 4  
10115 Berlin

presse@dvgw.de  
www.dvgw.de

---

## **PRESSEINFORMATION**

Gegensatz zu derzeitigen batterieelektrischen Antrieben können wasserstoffbetriebene Nutzfahrzeuge schnell betankt werden und haben nur unwesentlich längere Standzeiten an der Tanksäule als jene, die mit Diesel betrieben werden..

Dringlich ist der technisch-wissenschaftliche Fortschritt auf diesem Gebiet auch deshalb, da die Europäische Union CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Lastwagen mit mehr als 16 Tonnen Gesamtgewicht beschlossen hat, die bereits in wenigen Jahren greifen: Ihr Ausstoß muss bis 2025 um 15 Prozent und bis 2030 um 30 Prozent gegenüber dem Stand von 2019 sinken. Hersteller werden so verpflichtet, emissionsneutrale Fahrzeuge anzubieten, die dazu beitragen, Treibhausgasemissionen zu senken und langfristig klimaneutral zu werden.

Handlungsdruck besteht auch deshalb, weil der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Lastverkehr heute noch immer größer ist, als in den vergangenen Jahrzehnten – im Gegensatz zum Individual- und Schienenverkehr. Und die Zahl der tonnenschweren Transportern auf den Straßen wird, nicht zuletzt durch den fortschreitenden Onlinehandel, weiter zunehmen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts weist der Bestand an Lastkraftwagen in Deutschland einen Rekordwert auf. So waren im Januar 2021 rund 3,4 Millionen Lkw zugelassen. Im Jahr 1960 lag der Lkw-Bestand in Deutschland noch bei gerade einmal knapp 700.000 Stück.

Weitere Informationen zum Forschungsprojekt **H2net&Logistics** unter:  
<https://www.dvgw.de/themen/forschung-und-innovation/forschungsprojekte/dvgw-forschungsprojekt-h2netlogistics>

Weitere Informationen zur **Green Mobility 2022** sowie das Kongressprogramm unter:  
<https://www.dvgw-kongress.de/veranstaltungen/gas/green-mobility-2022>

---

## **PRESSEINFORMATION**

Der **Deutsche Verein des Gas- und Wasserfaches e.V. (DVGW)** fördert das Gas- und Wasserfach mit den Schwerpunkten Sicherheit, Hygiene und Umweltschutz. Mit seinen über 13.600 Mitgliedern erarbeitet der DVGW die allgemein anerkannten Regeln der Technik für Gas und Wasser. Klimaneutrale Gase und insbesondere der Zukunftenergieträger Wasserstoff sind in der Arbeit des DVGW von besonderer Bedeutung. Der DVGW ist die im Energiewirtschaftsgesetz benannte Institution für Wasserstoffinfrastrukturen. Der Verein initiiert und fördert Forschungsvorhaben und schult zum gesamten Themenspektrum des Gas- und Wasserfaches. Darüber hinaus unterhält er ein Prüf- und Zertifizierungswesen für Produkte, Personen sowie Unternehmen. Die technischen Regeln des DVGW bilden das Fundament für die technische Selbstverwaltung und Eigenverantwortung der Gas- und Wasserwirtschaft in Deutschland. Sie sind der Garant für eine sichere Gas- und Wasserversorgung auf international höchstem Standard. Der gemeinnützige Verein wurde 1859 in Frankfurt am Main gegründet. Der DVGW ist wirtschaftlich unabhängig und politisch neutral. Mit neun Landesgruppen und 62 Bezirksgruppen agiert der DVGW auf lokaler sowie überregionaler Ebene und ist in der ganzen Bundesrepublik vertreten. Themen mit bundesweiter oder europäischer Dimension werden durch die Hauptgeschäftsstelle in Bonn mit Büros in Berlin und Brüssel abgedeckt.