

Grüner Wasserstoff als Game Changer in der Logistik



Jette Gustafsson, LL.M. (Boston)

Liebe Leser:innen,

alles dreht sich um Nachhaltigkeit. Diese dritte Ausgabe der LogR auch. Die Notwendigkeit von Nachhaltigkeit muss nicht mehr erläutert werden, das Erreichen dergleichen umso mehr. Der Begriff Nachhaltigkeit stammt ursprünglich aus der Forstwirtschaft. Er bezeichnet die Bewirtschaftungsweise eines Waldes, bei der immer nur so viel Holz gefällt wird, wie auch nachwachsen kann. Nun ja, von dieser Wirtschaftsweise sind wir Menschen durch unseren verschwenderischen Umgang mit endlichen Ressourcen weit entfernt. Die Klimakrise ist die Folge. Diese gilt es abzuwenden. Dafür hat sich Deutschland im Rahmen des Pariser Weltklimaabkommens zu ambitionierten Klimazielen verpflichtet, die ohne eine Dekarbonisierung von Industrie und Wirtschaft nicht zu erreichen sein werden. Dafür müssen fossile Brennstoffe schnellstmöglich durch erneuerbare Energien ersetzt werden. Diese Energiewende bringt große Herausforderungen mit sich und die Transport- und Logistikwirtschaft spielt dabei als Verursacherin eines erheblichen Teils der weltweiten CO₂-Emissionen einerseits und als entscheidender Faktor bei der Anpassung der Energietransport-Infrastruktur andererseits eine herausragende Rolle. Um die Klimaziele zu erreichen, müssen alle Zukunftstechnologien genutzt werden. Im Fokus steht dabei unter anderem grüner Wasserstoff, der in Deutschland hergestellt, zusätzlich importiert und vor allem auch in der Industrie und im Verkehrssektor eingesetzt werden soll. Er gilt als sauber und umweltfreundlich, weil er aus regenerativen Energien hergestellt werden kann und beim Verbrennen praktisch keine Abgase erzeugt. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat Anfang Februar 2023 bekanntgegeben, den Bau von Elektrolyseanlagen zur Herstellung von Wasserstoff für den Verkehrsbe- reich mit bis zu 80 Millionen Euro zu fördern. Grüner Wasserstoff hat für sämtliche Transportmittel das Poten-

tial, als alternativer Treibstoff eingesetzt zu werden und Beförderungen somit künftig emissionsfrei zu machen. In der Binnenschifffahrt hat die Entwicklung wasserstoffbetriebener Schiffe bereits begonnen, Lkws fahren schon vereinzelt mit grünem Wasserstoff, im Januar 2023 hat in Großbritannien das erste Flugzeug mit wasserstoffbetriebenen Elektroantrieb seinen Testflug gemeistert, in der In- tralogistik werden brennstoffzellenbetriebene Flurförder- zeuge bereits eingesetzt und auch für die Seeschifffahrt wird der grüne Wasserstoff als zukünftige Alternative zu konventionellen Treibstoffen und zu LNG in Betracht ge- zogen.

Darüber hinaus muss ein funktionierendes Wasserstoff- Transportsystem aufgebaut werden, denn Verkehrsmittel sollen in Zukunft nicht nur mit dem grünen Wasserstoff angetrieben werden, sie sollen ihn vielmehr auch als Trans- portgut zu den Wasserstofftankstellen und zu den Indus- triekunden befördern und damit Pipelines ergänzen. Der komplexe, aber vielversprechende Aufbau eines Wasser- stoff-Ökosystems in Deutschland erfordert das Zusammen- wirken von Politik, Investoren, Produzenten erneuerbarer Energien, Transport- und Logistikunternehmen und indus- triellen Verbrauchern, um gelingen zu können. Auch aus juristischer Sicht ist dies ein äußerst spannendes und neues Themenfeld, mit dem wir uns beschäftigen dürfen. Es ist je- doch nur eines von vielen. Interessante Einblicke in weitere Vorhaben und vor allem auch Vorgaben geben unsere Au- tor:innen in dieser Ausgabe – wie immer auch mit der juris- tischen Brille, um Unternehmen als wichtige Akteure bei ihrem Beitrag zum Gelingen der Mobilitätswende zu unter- stützen. Viel Spaß bei der Lektüre!

Ihre **Jette Gustafsson**