

# POLITIKBRIEF DER VTG AG

## BEITRÄGE DES SCHIENENGÜTERVERKEHRS ZU EINER ERFOLGREICHEN WASSERSTOFFSTRATEGIE

Sehr geehrte Damen und Herren,

kaum ein Thema hat die verkehrspolitische Debatte im vergangenen Jahr so geprägt wie Wasserstoff. Dabei wird immer deutlicher: Wir werden unsere Klimaziele nur erreichen können, wenn wir die Vorteile der Wasserstofftechnologie in vollem Umfang bei der Energie- und Verkehrswende ausnutzen.

Die Politik hat dies bereits erkannt und 2020 mit der Verabschiedung der Nationalen Wasserstoffstrategie das Grundgerüst für die kommenden Jahrzehnte vorgegeben. Diese Inhalte müssen nun zügig von allen Akteuren umgesetzt werden. Wir dürfen hier keine weitere Zeit verlieren.

Der Schiene wird eine zentrale Rolle beim Transport von Wasserstoff zukommen. Ob importierter oder in Deutschland hergestellter „grüner“ Wasserstoff: Für eine zuverlässige, sichere und flexible Verteilung braucht es einen gut ausgebauten Schienengüterverkehr.

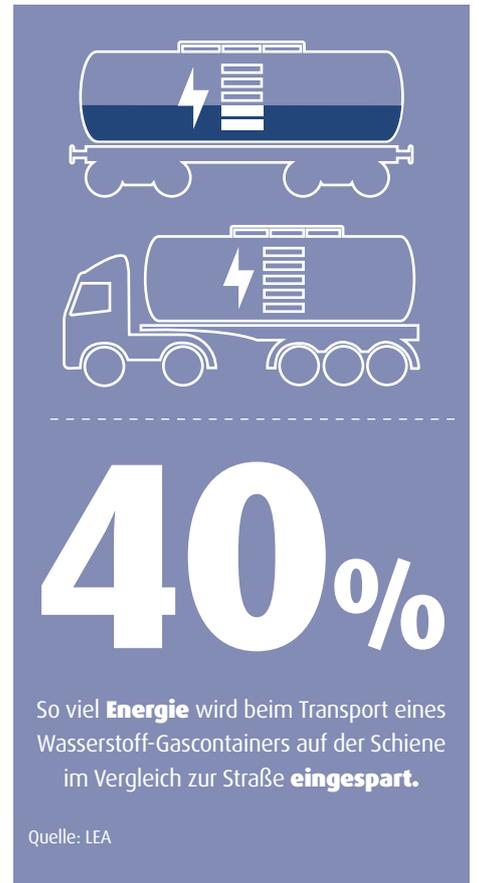


In dieser Ausgabe des Politikbriefs wollen wir Ihnen aufzeigen, warum die Schiene ein unverzichtbarer Bestandteil einer integrierten Wasserstoffwirtschaft ist. Und was Logistikunternehmen benötigen, um diese Schlüsselrolle in Zukunft erfüllen zu können.

Eine anregende Lektüre wünscht



Dr. Heiko Fischer  
Vorsitzender des Vorstands



## WASSERSTOFF UND SCHIENE – DIE PERFEKTE KOMBINATION

Fünf Gründe, die für den Transport von Wasserstoff auf der Schiene sprechen:

### KLIMA SCHÜTZEN, STRASSEN ENTLASTEN

Im Vergleich zur Straße ist die Schiene in der Lage, größere Mengen in einem Lot zu transportieren, verursacht weniger Emissionen, ist sicherer und vermeidet Staus auf Straßen.

### VORHANDENE INFRASTRUKTUR

Hohe Investitionen und lange Planungsphasen, wie sie bei einem Ausbau von Pipeline-Systemen für Wasserstoff – vor allem in der Fläche – notwendig wären, entfallen.

### SPILL-OVER-EFFEKTE NUTZEN

Der Schienengüterverkehr wird in Zukunft von weiteren Investitionen in neue Strecken profitieren, die angesichts der Verkehrswende dringend notwendig sind. In bestimmten Fällen, z. B. bei geringer Frequenz, ist eine Elektrifizierung von Schienenstrecken jedoch unwirtschaftlich. Hier bietet der Einsatz von Wasserstoff als Treibstoff für Lokomotiven und Triebzüge eine gute Alternative zur Diesellok.

### BEWÄHRTES TRANSPORTKONZEPT

Zugänge und Gleisanschlüsse sind bereits in vielen Unternehmen vorhanden – auch in der Fläche. Diese können bei Bedarf rasch und mit geringem Aufwand für den Transport von Wasserstoff aufgerüstet werden.

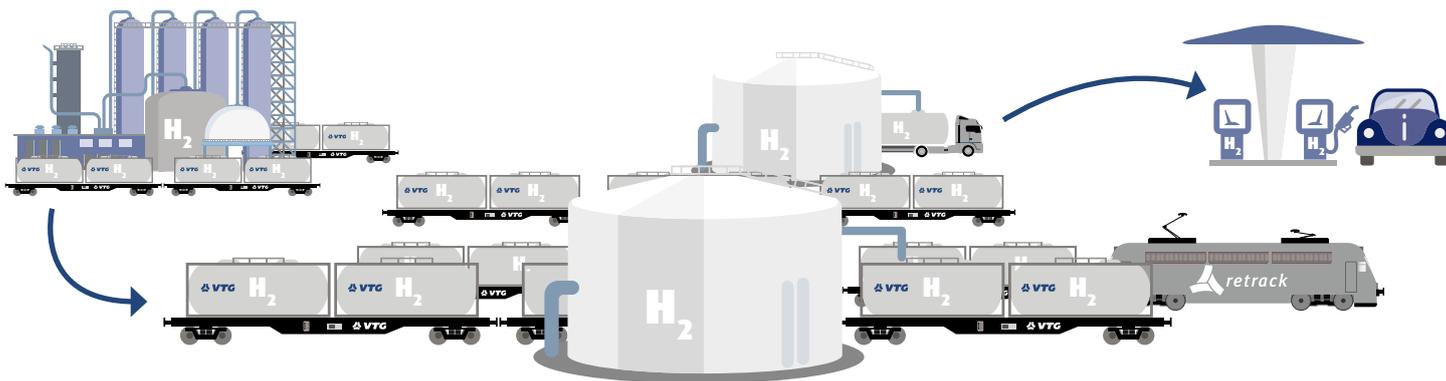
### MAXIMALE FLEXIBILITÄT

Das Konzept von VTG „All-in-One H<sub>2</sub> Cargo“ erlaubt die Belieferung von Abnehmern unterschiedlicher Größe: von kleinen (z. B. Tankstellen) über mittlere (z. B. kommunale Bedarfe und Pilotanlagen) bis hin zu großen Abnehmern (z. B. Industrieanlagen, Chemieparks oder die Stahlindustrie).

## DIE SCHIENE ALS FESTER BESTANDTEIL EINER INTEGRIERTEN WASSERSTOFFWIRTSCHAFT

VTG besitzt das erforderliche Know-how und die Logistikkonzepte einschließlich Waggons, Containern und Traktion, um bereits jetzt Wasserstoff zuverlässig, sicher und schnell über das Schienennetz zu transportieren. In Deutschland und Europa. Für unsere Volkswirtschaften und eine Energiewende, die nachhaltig trägt.

Perspektivisch können Güterbahnhöfe nahe der Wasserstoffherzeugung oder an wichtigen Knotenpunkten im Pipelinennetz als zentrale Wasserstoffhubs genutzt werden. Damit sind sie nicht nur Umschlagplätze für die Be- und Entladung von Wasserstoff, sondern können direkt an Elektrolyseanlagen oder Tankstellen angeschlossen werden.



## GEMEINSAM DIE WASSERSTOFFTRANSPORT-INFRASTRUKTUR VON MORGEN GESTALTEN – REGULATORISCHE IMPULSE VON VTG

### FÜR DIE TRANSFORMATION UND DEN AUFBAU DER WASSERSTOFFLOGISTIK IST FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG NOTWENDIG



Die Beschaffung von Tankcontainern, die für den Transport und Umschlag von Wasserstoff ausgelegt sind, erfordert erhebliche Investitionssummen. Da es in der vorwettbewerblichen Phase wenig Wasserstoffproduzenten und -abnehmer gibt, können die Kosten der Betreiberunternehmen zu Beginn am Markt nicht durch den Betrieb gedeckt werden. Hier sind staatliche Investitions- und Innovationsprogramme unbedingt sinnvoll – auch, um das nötige Know-how in Deutschland zu halten und die Konjunktur zu stützen.

### WIR BRAUCHEN STAATLICHE FÖRDERPROGRAMME MIT SIGNALWIRKUNG



Notwendig ist deshalb ein vom Staat gefördertes Beschaffungsprogramm für wasserstofftransportfähige Tankcontainer. Möglich ist zusätzlich auch eine Einbindung der nötigen Logistik in Förderprogramme für Pilotprojekte, die ein Gesamtkonzept für Wasserstoffherstellung, -transport und -nutzung in einem experimentellen Rahmen abbilden.

### EINHEITLICH REGULIERTE TRANSPORT- UND UMSCHLAGBESTIMMUNGEN FÜR WASSERSTOFF AUF INTERNATIONALER BZW. EUROPÄISCHER EBENE



Wasserstoff wird in absehbarer Zeit ein global gehandeltes Produkt werden. Über das Schienennetz kann die grenzüberschreitende Verteilung zuverlässig sichergestellt werden. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass sich alle Staaten auf gemeinsame Transport- und Umschlagbedingungen einigen. Da es sich bei Wasserstoff um ein Gefahrgut handelt, sind strenge Sicherheitsauflagen notwendig. Der moderne Schienengüterverkehr kann diese Auflagen erfüllen und alle Bestimmungen einhalten.

## IHR KONTAKT ZUR VTG

Wir wollen mit Ihnen in den Dialog treten. Kommen Sie gerne bei allen Fragen rund um den Schienengüterverkehr auf uns zu. Wir helfen Ihnen weiter. Mit Zahlen, Fakten und Einschätzungen.

### IHR ANSPRECHPARTNER

Dr. René Abel  
Head of Corporate Communications

☎ +49 40 2354-1341  
✉ [publicaffairs@vtg.com](mailto:publicaffairs@vtg.com)

VTG Aktiengesellschaft  
Nagelsweg 34  
D-20097 Hamburg  
[www.vtg.de/politik](http://www.vtg.de/politik)