

Der lange Atem beginnt sich auszuzahlen

Nachhaltige Mobilität Mit einem 24-Stunden-Rallye wirbt die Wasserstoffbranche für den CO₂-neutralen Energieträger. Dieser könnte nun endlich Fahrt aufnehmen.

Marc Leutenegger

Es sieht aus, als wäre der Worst Case eingetreten: An der Tankstelle in Hunzenschwil klemmt der Stutzen. Das Wasserstoffauto ist vollgetankt, aber blockiert. Es könnte das Ende sein für das Schweizer Team Avenergy und seine Ambitionen.

Es ist Tag zwei des 24-Hour-Hydrogen-Rallyes, das am Montag in Konstanz gestartet wurde und in Anlehnung an das Rennen in Le Mans einen vollen Tag dauert. Ziel ist Stuttgart, wo im Anschluss mit der «f-cell» eine Fachtagung stattfindet. Aber natürlich geht es bei der Wettfahrt um etwas anderes, um eine Botschaft: dass Wasserstoff im Alltag angekommen ist.

17 Teams haben sich zum Start gemeldet, sie kommen aus Mittel- und Nordeuropa – und aus der Branche. Die längste Anreise hatten die Schweden. Die kürzeste die Österreicher, deren Bundesländer Vorarlberg und Tirol von den deutschen Behörden just am Wochenende auf die Quarantäneliste gesetzt wurden. Sie fahren eine Route im eigenen Land. Egal. Die Rennregeln sind offen, es geht ums Feeling und darum, möglichst alles in den sozialen Medien abzubilden.

Geplant ist eine Achse durch die Schweiz

An der Tankstelle in Hunzenschwil rüttelt schliesslich ein Konkurrent am Stutzen. Mit Erfolg. Sonst wäre auch er liegen geblieben. Denn dicht ist das Netz der Wasserstofftankstellen nicht. Hunzenschwil ist die älteste öffentliche Anlage in der Schweiz. Bis Ende 2020 sollen fünf weitere hinzukommen, entlang der Achse von St. Gallen bis Lausanne. Ausgerichtet ist das Netz auf den Schwerverkehr, denn dort spielt sich, wenn überhaupt, der Wandel ab. Als erstes Unternehmen hat Hyundai kürzlich in der Schweiz einen Wasserstoff-LKW lanciert.

Rentabel ist Wasserstoff für die Betreiber nicht. Noch nicht, wie Martin Osterwalder sagt, Unternehmer in sechster Generation. Mit seinem Bruder betreibt er in der Ostschweiz rund 100 Avia-Tankstellen. In der Stadt



Nach zweitägiger Fahrt pünktlich und sicher ins Stuttgarter Ziel gekommen: 17 Teams haben beim Rallye Werbung für die Fahrzeuge mit Brennstoffzelle gemacht. Foto: PD

Der Glaube an das Potenzial des Wasserstoffs ist selbst bei Pionieren noch immer ungebrochen.

St. Gallen hat er eine mit Wasserstofftanks ausgerüstet, also ist auch sie auf dem Rallye ein Etappenziel. Die Investitionen seien hoch, sagt er. Die Nachfrage ist zumindest wachsend. Alles, scheint es, hat noch Versuchscharakter. Die Mineralölbranche tastet sich an ihre Zukunft heran. Avenergy, der Sponsor des begleiteten Teams, vertritt die Interessen von Firmen wie BP, Shell oder Tamoil. Von Öl ist bei der früheren Erdöl-Vereinigung nicht mehr die Rede, dafür von «flüssigen Brenn- und Treibstoffen». Es ist das Vokabular einer Branche, die politisch immer stärker unter Druck gerät und dabei ist, sich neu zu finden.

Überschüsse aus Wind und Sonne nutzen

Beim Rallye ist der Glaube an das Potenzial des Wasserstoffs un-

gebrochen. Selbst bei einem Pionier wie Peter Sauber, der sich schon seit zwei Jahrzehnten um den Durchbruch bemüht. «Jetzt geht es wirklich los», sagt der Organisator der Fachtagung «f-cell» und Namensvetter des früheren Schweizer Formel-1-Unternehmers. Die deutsche Bundesregierung will Milliarden in Wasserstofftechnologien investieren. Der Grund ist handfest: Mit seinen Wind- und Solaranlagen muss Deutschland mit hohen Energiespitzen klar kommen, und das ohne Pumpspeicherkraftwerke. Wasserstoff bietet sich als Speicher der Überschussenergie an.

Auch im Schwerverkehr und in der Stahlindustrie nehmen die Anwendungen zu. Überall, wo grosse Energiemengen nötig sind. Im mobilen Sektor sei Wasserstoff desto sinnvoller, je grö-

ser das Fahrzeug sei, sagt Sauber. Aber auch in Personenwagen sei der Antrieb leistungsfähig und die Reichweite mit 600 bis 700 Kilometern besser als bei den Batteriefahrzeugen. Ein Problem sind der Wirkungsgrad und der Preis. Aber auch das kleine Angebot. Hyundai Nexo und Toyota Mirai sind die einzigen verfügbaren Modelle, Mercedes-Benz hat seinen GLC F-Cell eingestellt.

Nicht einmal 80 Fahrzeuge in der Schweiz

Trotz grosszügigen Zuschüssen sind in Deutschland erst 650 Brennstoffzellenfahrzeuge angemeldet, wie ein Vertreter der Nationalen Organisation Wasserstoff, kurz NOW, am Rande des Rallyes sagt. «Über Förderung kommt man nicht in den Massenmarkt.» Es brauche regulatorische Massnahmen. «Die

Gesellschaft muss entscheiden, ob sie die schmutzige Energie etwas verteuern will, um die andere zu fördern.» In der Schweiz sind die Zahlen noch ernüchternder: Laut dem Bundesamt für Strassen sind derzeit 79 Wasserstoffautos unterwegs.

Von den 17 Teams rollen am Dienstag 16 pünktlich in Stuttgart durchs Ziel, eines mit Verspätung. Das Team Avenergy hat 800 Kilometer zurückgelegt. Zu wenig für einen Spitzenplatz. Andere sind die Nacht durchgefahren, teils bis nach Polen, und haben sich die Finger wund gepostet. Die Resonanz in den sozialen Medien bleibt noch bescheiden. Die Organisatoren wurmt das nicht, sie haben einen langen Atem. Die Zahl der Teams habe sich seit dem letzten Jahr verdreifacht, sagen sie. So soll es weitergehen.

ANZEIGE

HONDA

UMWELTFREUNDLICH
DIE NEUEN
MODELLE

CR-V HYBRID	All-New JAZZ CROSSTAR HEV	All-New JAZZ HEV	All-New electric Honda e
43'900.-	30'050.-	23'900.-	43'100.-
-2'500.-	-1'500.-	-1'500.-	-1'500.-
41'400.-	28'550.-	22'400.-	41'600.-
540.-	390.-	295.-	540.-
			Leasing/Monat

Ihr Honda Terminal Basel-Stadt und Baselland

GARAGE SCHMID

Sternenhofstrasse 13, 4153 Reinach
T 061 717 95 00, garageschmid.ch

Die Lokalhändler in der Region

Ferocar AG Magden, T 061 841 00 55
Rallye-Garage Müller GmbH Grellingen, T 061 741 11 50

Angebote gültig bis 31.12.2020. Alle Preise in CHF.

CR-V 2.0 Hybrid Elegance 4WD, Energieeffizienz-Kat. C
Jazz Crosstar 1.5 Hybrid Executive, Energieeffizienz-Kat. A
Jazz 1.5 Hybrid Comfort, Energieeffizienz-Kat. A
Honda e Advance, 100% Elektro, Energieeffizienz-Kat. A

Leasing: 36 Monate, 1. Rate 20%, 15'000 km/Jahr, Zins 0.9/1.9%, Vollkasko obligatorisch