

## GSV: Wasserstoff - zentral für eine nachhaltige Zukunft unserer Mobilität

Auf dem ambitionierten Weg des Personen- und Güterverkehrs in Richtung Klimaneutralität wird Wasserstoff als Teil der Lösung eine nicht unerhebliche Rolle spielen, wurde bei einem GSV-Forum am 4. Mai 2023 in Wien zum Thema „Perspektive Wasserstoff in der Mobilität“ im vollen Festsaal der Diplomatischen Akademie deutlich. Die besondere Eignung von Wasserstoff für Lkw, Busse, Schiffe und eingeschränkt auch für Flugzeuge wurde hervorgehoben.

Herausfordernd bleibt die Bereitstellung entsprechender Mengen grünen Wasserstoffs – heute ist dieser noch ein Nischenprodukt. Das soll sich jedoch ändern, wie Shell und OMV im Rahmen des GSV-Forums betonten. Shell will 2025 die größte grüne Wasserstoff-Anlage Europas in Rotterdam in Betrieb nehmen, die bis zu 80 Tonnen grünen Wasserstoff pro Tag produzieren soll, wie **Christian Höllinger**, Hydrogen Mobility Platform Manager bei Shell, informierte. Die erneuerbare Energie wird aus einem Offshore-Windpark stammen. Die OMV plant, in ihrer Raffinerie Schwechat die jährliche Produktion von 1.500 Tonnen grünen Wasserstoff in der 2. Jahreshälfte 2023 aufzunehmen, wie **Eva-Maria Pusch**, Head of Market, Competitive & Green Intelligence, betonte.

Daneben starten auch diverse Projekte anderer Initiatoren in kleinerem Maßstab. Doch ohne Importe aus Ländern, in denen erneuerbare Energien mit höchstmöglicher Effizienz erzeugt werden kann, werden nicht einmal ansatzweise ausreichende Wasserstoffmengen aus erneuerbaren Quellen in den nächsten Jahren bereitgestellt werden können.

Wichtig bei allen derartigen Projekten ist die Kooperation innerhalb der Branche, insbesondere für den Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur und die Unterstützung der Politik, um grünen Wasserstoff tatsächlich als Alternative positionieren zu können. Denn laut Höllinger seien Kunden zwar bereit, etwas mehr für grünen Transport zu bezahlen, jedoch keinesfalls das Doppelte oder Dreifache des Dieselpreises, der sich laut seiner Einschätzung auch verteuern werde. Auch **Franz Weinberger**, Sprecher des Arbeitskreises Nutzfahrzeuge der Industriellenvereinigung, betont, dass Kooperationen zum Aufbau entsprechender Ladeinfrastruktur und Entwicklung von Brennstoffzellenantrieben unumgänglich sind: „Da die Infrastruktur nur langsam aufgebaut wird, sind die Hersteller fast gezwungen, sich da miteinzubringen.“

Wasserstoff könne jedoch auch in Pkw-Flotten wie Taxis sinnvoll eingesetzt werden, betont der Geschäftsführer von H2Motion, **Michael Sikora**: So führen Städte wie Paris, Hamburg oder Berlin zurzeit Pilotprojekte mit Taxiflotten auf Wasserstoffbasis durch. Vorteil sei u.a. die verlässliche Reichweite. In Deutschland ist außerdem das Tankstellennetz mit 92 Pkw Tankstellen und 20 für Lkw und Busse im Vergleich zu Österreich deutlich besser ausgebaut, auch in der Schweiz wurde bereits die 14. Wasserstofftankstelle eröffnet.

Viele argumentieren, dass der Elektroantrieb die deutlich effizientere Alternative ist. Doch gerade bei schwereren Fahrzeugen, Flugzeugen, Schiffen etc. kann die Batterietechnologie die Anforderungen zumindest heute noch nicht erfüllen. Die technische Geschäftsführerin der Wiener Linien **Godrun Senk** berichtet etwa, dass sich die von Fahrzeugherstellern angegebenen ca. 200 km Reichweite von Elektro-Bussen in der Realität nicht erreichen lassen, in der Praxis seien es unter 100 km. Daher sei der Wasserstoffbus für die Wiener Linien eine interessante und verfolgenswerte Alternative, auch wenn sie heute ohne Förderungen wirtschaftlich nicht darstellbar sei: Ein Wasserstoffbus kostet das Drei- bis Vierfache eines konventionellen Dieselbusses und selbstverständlich braucht es auch eine entsprechende kostenintensive Infrastruktur inklusive des grünen Wasserstoffes.

In der Luftfahrt ist das enorme Tankvolumen von Wasserstoff das größte Problem, betont **Anna Pachinger**, Manager Corporate Communications, Public Affairs & Corporate Responsibility bei Austrian Airlines, weshalb Wasserstoff bestenfalls bei Kurz- und Mittelstreckenflüge bis 2.000 Kilometer in Frage kommt. Airbus plant den Erstflug eines Wasserstoffflugzeuges mit 100 Sitzen für 2035.

**Mario Rohracher**, Generalsekretär der GSV, hält abschließend fest, dass Wasserstoff in der Mobilität eine notwendige und klimafreundliche Alternative darstellt. Es brauche jetzt einen Schulterschluss aller Stakeholder inklusive der Politik, um dieser Technologie rasch zum Durchbruch zu verhelfen. Technologieoffenheit ist und bleibt das Gebot der Stunde.

Fotos zur Veranstaltung finden Sie unter: [https://www.gsv.co.at/?page\\_id=172](https://www.gsv.co.at/?page_id=172)

**10.5.2023**

**Rückfragehinweis**

Dipl.-Ing. Mario Rohracher

Generalsekretär

GSV – Die Plattform für Mobilität

Mobil: 0660 613 1200

mario.rohracher@gsv.co.at