

Stadtrat will Wasserstoff nicht fördern

Alternative Energie in Winterthur Die grünen Parteien und der Stadtrat stellten sich gegen die Unterstützung von Wasserstofftankstellen. «Unverständlich», findet Interpellant Urs Bänziger (FDP).

Autos sollen in Winterthur mit Wasserstoff tanken können. Das forderte Gemeinderat Urs Bänziger (FDP) mit seiner Interpellation letzten Dezember. Doch der Stadtrat erteilte dem bürgerlichen Anliegen diesen Juli eine Absage. Der Vorstoss verlangte, dass die Stadt private Anbieter – organisiert im Verein H2 Mobilität Schweiz – dabei unterstützt, eine entsprechende Tankstelle in Winterthur einzurichten. Der Zusammenschluss von Firmen wie Tamoil, Coop Mineralöl, Migrol und Camion Transport will ein «flächendeckendes Netz von kostendeckend betriebenen Wasserstofftankstellen in der Schweiz bis im Jahre 2023» aufbauen. Zwei sind es bisher – in St. Gallen und Hunzenschwil (AG) –, vier weitere sollen bis Ende Jahr dazukommen.

Dass Wasserstoff neben Tankstellenbetreibern auch von Transportunternehmen gefördert wird, hat seinen Grund. «Wasserstoff lohnt sich als Treibstoff nur für sehr lange Strecken, wie sie beim Lastverkehr typisch sind», sagt Franz Baumgartner, Leiter des ZHAW-Studiengangs Energie- und Umwelttechnik am Technikum. Bei «normalen» Strecken reichen die Batterien elektrischer Fahrzeuge bereits aus – und sind erst noch effizienter, wirtschaftlicher und umweltfreundlicher. Denn Wasserstoff, aus dem im Fahrzeug ebenfalls Strom gewonnen wird, verbrauche inklusive Herstellung und Brennstoffzelle so viel zusätzliche Energie, dass man mit derselben Menge an erneuerba-

rem Strom nur halb so weit kommen wie mit Batterieantrieb.

Stadtrat weist Verantwortung weiter

Ähnlich argumentierte auch der Stadtrat. «Es ist nicht davon auszugehen, dass der Wasserstoffantrieb im Individualverkehr in nächster Zeit eine wichtige Rolle spielen wird», schreibt er in seiner Antwort auf die Interpellation. 2019 seien in der Schweiz gerade einmal 25 Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb neu zugelassen worden – hingegen über 13'000 Autos mit Elektrobatterie. Wasserstoff werde als Antrieb wohl nur beim Güterverkehr breit zur Anwendung kommen, findet der Stadtrat, und kommt deshalb zum Schluss: Tankstellen sind nur nahe der Autobahn sinnvoll, wo allerdings keine in Frage kommenden städtischen Grundstücke existieren. Den Ball spielt er damit den Mitgliedern des Vereins H2 Mobilität zu. Diese besäßen selber Grundstücke in der Nähe einer Autobahn, auf denen ein entsprechender Bau realisierbar wäre.

Die Interpellanten haben wenig Verständnis für die fehlende städtische Unterstützung. Winterthur sei mit seinen drei Autobahnanschlüssen ideal für eine Wasserstoff-Tankstelle, findet Urs Bänziger. Die Stadt würde davon profitieren, ohne selbst gross Geld ausgeben zu müssen. Werde man nicht aktiv, befürchtet Bänziger, drohe Winterthur, den Anschluss zu verlieren. Er wünscht sich deshalb eine unkomplizierte Unterstützung

möglicher Investoren – auch wenn das Projekt auf Privatgrund realisiert werde. «Gleich ein Baugesuch einzureichen, ist sehr kostenintensiv. Würde die Stadt hier vorgängig bei der Standortsuche helfen, könnte verhindert werden, dass die Firmen einfach in eine andere Gemeinde gehen», so Bänziger.

Keine Unterstützung durch grüne Parteien

Besonders unverständlich findet Bänziger zudem, dass die Interpellation nur von bürgerlicher

Seite unterstützt wurde. Von der Grünen-Fraktion unterzeichnete sie nur Florian Heer, von der SP- und der GLP-Fraktion gar niemand. «Dabei könnte man in Winterthur mit Wasserstoff ohne Investitionen von Steuergeldern massiv CO₂ einsparen», sagt Bänziger. «Aber nur, wenn die Infrastruktur besteht.»

Man sei keineswegs gegen die Förderung von Wasserstoff, heisst es bei der GLP. «Für den Individualverkehr ist es aber nicht die richtige Lösung», präzisiert GLP-Gemeinderat Samuel

Kocher. Da es vor allem grosse Unternehmen seien, die davon profitieren könnten, sei es an ihnen, entsprechend zu investieren. «Die Stadt soll sich um den Individualverkehr kümmern», so Kocher. Sinnvoll fände er es allerdings, überschüssigen Strom zur Produktion von Wasserstoff zu verwenden, mit dem sich der Erdgasverbrauch senken liesse.

Wie viel Zukunft hat Wasserstoff?

Auch der Verein H2 Mobilität bezeichnet die Speicherfähigkeit

als grosse Stärke von Wasserstoff. Zwar seien Tankstellen in der Startphase auf LKWs als Kunden angewiesen, sagt Vereinspräsident und Coop-Manager Jörg Ackermann. Die alternative Form der Elektromobilität sei aber auch für Privatlenker attraktiv. Überschüssiger Strom aus erneuerbaren Quellen liesse sich so in eine lagerbare Form umwandeln und ginge nicht verloren. Zudem unterscheiden sich Betankungszeit und Reichweite nicht vom Benzin. Der Komfort sei entsprechend höher als beim Elektroantrieb mit Batterie. «Wasserstoff hat mehr Potenzial, als ihm zugestanden wird», so Ackermann.

Weniger sicher ist sich da Franz Baumgartner. Nur eine kleine Minderheit der Autohersteller setze momentan auf Wasserstoff, sagt der ZHAW-Studiengangleiter. Zudem sei Winterthur schon ausgesprochen gut aufgestellt bei der Elektromobilität – besonders im öffentlichen Verkehr. Langfristig bleibe Wasserstoff als Energiespeicher zwar spannend – aber nur, wenn die Menge an erneuerbarer Energie endlich stark steige. «Der Elektroantrieb mit Batterie wird in den nächsten zehn Jahren beim Individualverkehr sicher vorne liegen», so Baumgartner – gerade, wenn die Batteriekapazitäten weiter zunehmen und die Ladezeiten sinken. Sein Fazit: «Ob Wasserstoff das noch aufholen kann, ist fraglich.»



Erst zwei Wasserstofftankstellen gibt es in der Schweiz. In Winterthur sieht der Stadtrat keinen Grund, die Technologie zu unterstützen. Foto: PD

Jonas Keller