

---

## Kommentar: Alternativlose Scheuklappen

Von Peter Schwerdtmann, cen

Wasserstoffautos sind keine Alternative zur Elektromobilität, sagt Prof. Manfred Schrödl vom Institut für Energiesysteme und Elektrische Antriebe der TU Wien. Schrödl hat sich die Zahlen angesehen und kommt zu dem Schluss: Mit Wasserstoffautos und dem Aufbau einer flächendeckenden Wasserstoff-Tank-Infrastruktur ist die Energiewende nicht zu schaffen. Stattdessen bräuchten wir Elektromobilität und höhere Förderungen für regenerative Energie. Zu spät, Herr Professor!

Es wäre die Aufgabe der Wissenschaft auch an der TU Wien gewesen, einen langfristig sinnvollen Weg in eine Zukunft ohne Emissionen zu zeigen. Aber Schrödl kann sich trösten: Er ist mit dem Versäumnis wahrlich nicht allein. Die Frage Wasserstoff oder Batterie hätte vor 20 Jahren geklärt werden müssen. Jetzt ist es in der Tat zu spät. Jetzt sind wir darauf angewiesen, Lithium von Staaten und Unternehmen zu kaufen, deren Arbeitsweisen nur selten unseren Vorstellungen von menschenwürdiger Arbeit entsprechen dürften, dazu Seltene Erden aus China oder Koltan aus dem Bürgerkriegsland Kongo. Die Verhältnisse sind noch beängstigender als die heutige Abhängigkeit vom Erdöl. Niemand wird Verteilungskämpfe ausschließen können, die nur mit Preisen ausgefochten werden.

Glückliches Österreich? Schrödl hält es für „weitaus effizienter, auf das Elektroauto zu setzen. Mit einer massiven Förderung einer Tank-Infrastruktur für Wasserstoff verfehlen wir die Klimaziele, zu denen wir uns verpflichtet haben“. Österreich würde seine Stromwirtschaft vor kaum lösbarer Aufgaben stellen. Stattdessen brauche Österreich eine kombinierte Förderstrategie für Photovoltaik und Batteriefahrzeuge. „Je länger wir warten, umso schwieriger sind die Ziele zu erreichen.“

Lassen wir die volkswirtschaftlichen Argumente von der neuen Abhängigkeit und moralische Bedenken beiseite. Schrödl präsentiert auch sonst noch genug Gründe für Widersprüche. Es beginnt bei den Begriffen: Wasserstoffautos und Batterieautos sind keine Gegensätze, sondern Elektroautos, die ihren Strom nur aus unterschiedlichen Quellen beziehen – der Brennstoffzelle oder der Batterie.

Auch Österreich will die Windkraft und die Photovoltaik ausbauen. Schrödl sieht den Wasserstoff aber nur als Speicher für überschüssige Energie aus diesen Anlagen. Das Wasserstoff-Tankstellennetz hält er für zu teuer, betrachtet aber nicht die Kosten für die vielen Ladepunkte. Erste Studien aus Deutschland kommen mittlerweile zu dem Schluss, die Wasserstoff-Infrastruktur komme zumindest nicht teurer als die Lade-Infrastruktur.

Doch Schrödl hat recht. Es ist zu spät! Wissenschaftler wie er haben es versäumt, rechtzeitig eine Strategie zu entwickeln, die uns eine Wahl gelassen hätte. Jetzt müssen wir der engen Termine wegen voll auf das Batterieauto setzen, jedenfalls für viele Personenwagen, aber eben nicht für alle und schon gar nicht für Nutzfahrzeuge.

Herr Professor Schrödl und seine Kollegen weltweit sind nun gefordert, sich rechtzeitig Gedanken über die Nach-Batterie-Ära zu machen, bitte ohne Scheuklappen und nicht wieder zu kurz springen, um dann festzustellen, dass es zu spät ist. (ampnet/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



Peter Schwerdtmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net