

Publireportage

AVENERGY SUISSE BRANCHENTAG – Wasserstoff wird als Alternative zu Benzin und Diesel immer interessanter, gerade auch für das Gewerbe.

Nun kommen die H2-Fahrzeuge

Wasserstoff wird künftig eine bedeutende Ergänzung zu den heutigen fossilen Treibstoffen sein. Und: Die Schweiz schreitet in der Entwicklung rasch voran. Davon profitieren auch die KMU. So lauten die wichtigsten Erkenntnisse des Branchentags von Avenergy Suisse vom 30. Oktober 2019 in Zürich. Mehr als 200 Branchenvertreterinnen und -vertreter liessen sich im Restaurant Metropol über die Zukunft des Energieträgers Wasserstoff im Mobilitätssektor informieren.

Die Zeit für Wasserstoff sei reif, sagte Avenergy-Geschäftsführer **Roland Bilang** vor dem Fachpublikum: «Es bestehen immer strengere CO₂-Vorschriften im Mobilitätsbereich, welche die Autohersteller zu neuen Lösungen zwingen.» So würden beispielsweise ab dem kommenden Jahr erstmals Zielvorgaben für den CO₂-Ausstoss von neuen Transportern bis 3,5 Tonnen Gewicht eingeführt, so Bilang. Zudem drohen auch Fahrverbotszonen für herkömmliche Fahrzeuge in den Innenstädten und werden da und dort bereits diskutiert.

Wasserstoff als valable Lösung

Um vor diesem Hintergrund frühzeitig gewappnet zu sein und auch einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, engagiere sich die Mineralölbranche seit geraumer Zeit intensiv in puncto Wasserstoff, sagte **Daniel Hofer**. Der Präsident von Aven-

ergy Suisse verwies unter anderem auf die Gründung des Fördervereins H2 Mobilität Schweiz (*siehe Kasten*).

Auch **Rolf Huber**, Gründer und Verwaltungsrats-Präsident der H2-Energy AG, wies darauf hin, dass Wasserstoff nicht nur aufgrund der Nachfrage im Mobilitätsmarkt gefragt sei, sondern dass sich auch die

Stromkonzerne Herausforderungen von erneuerbaren und stark fluktuierenden Energiequellen ausgesetzt sehen und Wasserstoff als eine valable Lösung betrachten. Dass diese im Grundsatz schon seit Jahren bekannte Technologie nun einen Aufschwung erlebe, habe viel mit den technischen Möglichkeiten zu tun.

Diese seien erst seit wenigen Jahren wirklich ausgereift und massentauglich.

Zukunftsträchtige Technologie

«Und nun haben auch Unternehmen in unterschiedlichen Sektoren festgestellt, dass es sich um eine zukunftssträchtige Technologie handelt», sagte Huber, der festhielt, dass die Schweiz als weltweite Vorreiterin zur Kommerzialisierung der Wasserstofftechnologie gelte: «Ich rechne in der Schweiz mit über 50 Wasserstofftankstellen bis 2023 und somit der weltweit wohl höchsten Dichte pro Einwohner.» Über den Umsetzungsstand in den umliegenden Ländern berichteten ausgewiesene Experten aus den entsprechenden Regionen. **Tilman Wilhelm**, Bereichsleiter Kommunikation und

Wissensmanagement bei der NOW GmbH, lieferte einen Überblick über die Entwicklung in Deutschland.

Nikolas Iwan, Geschäftsführer von H2 Mobility, sagte, Deutschland zeige der Welt schon heute, dass Wasserstoff in der Mobilität funktioniere. Doch auch in Frankreich sei man daran, ein umfangreiches Wasserstofftankstellennetz zu erstellen, gab **Antonin Guez**, CEO Engie Schweiz, ENGIE Services AG, zu bedenken.

Neue Herausforderungen

Dass der Bau von Wasserstofftankstellen neue Herausforderungen an die Branche stelle, machte **Roger Hausammann**, Leiter Technik bei der Coop Mineralöl AG, klar. Dies betreffe sowohl die Logistik als auch die sicherheitstechnischen Erfordernisse. Für die Transportwirtschaft sei die Verfügbarkeit des Treibstoffs entscheidend, machte **Patrik von Vigier**, Geschäftsleitungsmitglied der Traveco Transporte AG, deutlich.

Über die Herausforderungen der Fahrzeughersteller berichtete **Marcel Guerry**, Geschäftsleitungsmitglied der Emil Frey AG und Geschäftsleiter Schweiz, aus erster Hand auch im anschliessenden Podium mit Nationalrätin **Doris Fiala**, **Martin Osterwalder**, Mitglied des Verwaltungsrats der Osterwalder St. Gallen AG, sowie **Christoph Schreyer**, Leiter Sektion Energieeffizienter Verkehr beim Bundesamt für Energie.

Spätestens nach den Ausführungen von **Christian Bach**, Abteilungsleiter Fahrzeugantriebssysteme an der EMPA in Dübendorf, stand fest: Als Alternative zu den fossilen Treibstoffen Benzin und Diesel wird Wasserstoff immer interessanter. Dies gilt insbesondere für den Transport – und damit auch für die KMU.

Daniel Schindler
Kommunikationsleiter
Avenergy Suisse

H2 MOBILITÄT

Förderverein treibt Entwicklung voran

Der Förderverein H2 Mobilität Schweiz setzt sich zum Ziel, in der Schweiz ein flächendeckendes Netz an Wasserstofftankstellen aufzubauen. Zu den Mitgliedern zählen: Agrola AG, AVIA Vereinigung, Camion Transport AG, Chr. Cavegn AG, Coop, Coop Mineralöl AG, Emil Frey

Group, Emmi Schweiz AG, fenaco Genossenschaft, F. Murpf AG, Galliker AG, G. Leclerc Transport AG, Migrol AG, Migros-Genossenschaftsbund, Shell New Fuels, SOCAR Energy Switzerland sowie Tamoil SA. Bei den Mitgliedern handelt es sich also um Mineralöl- und Transportunter-

nehmen, die alle stark an der Wasserstofftechnologie interessiert und bereit sind, die Lastwagen zu betreiben und die Tankstelleninfrastruktur privatwirtschaftlich zu erstellen. Der Förderverein ist privatwirtschaftlich organisiert und finanziert.

dan

WASSERSTOFF – Wasserstoff-Fahrzeuge verfügen über jene Reichweiten, die man sich auch als KMU gewohnt ist, sagt Roland Bilang, Geschäftsführer von Avenergy Suisse.

«Vereinter Effort der Unternehmen»



Roland Bilang, Geschäftsführer Avenergy Suisse.

Bild: zVg

Am europäischen Horizont taucht eine insbesondere für KMU interessante neue Form der Elektromobilität auf: mit Brennstoffzellen ausgestattete Fahrzeuge, die mit Wasserstoff betankt werden. «Vor allem im Bereich der Nutzfahrzeuge und damit für die Wirtschaft ist der Einsatz der Wasserstofftechnik interessant», erklärt **Roland Bilang**, Geschäftsführer von Avenergy Suisse.

Schweizerische Gewerbezeitung: Herr Bilang, Wasserstoff gilt als Hoffnungsträger für die Mobilität der Zukunft. Wie funktionieren Wasserstoff-Fahrzeuge?

Roland Bilang: Es handelt sich eigentlich um Elektrofahrzeuge – aber nicht mit schweren, lang aufladenden und umweltschädlichen Batterien, sondern mit kleinen Brennstoffzellen. Der getankte Wasserstoff wird in der Brennstoffzelle in Wasser umgewandelt. Dabei entsteht elektrischer Gleichstrom. Dieser treibt den Motor an.

Wo liegen die Vorteile?

Anders als Batterieautos verfügen Wasserstoff-Fahrzeuge über jene Reichweiten, die man sich auch als KMU gewohnt ist, also um die 500 Kilometer pro Tankfüllung. Und das Betanken dauert auch nicht so lange wie der Ladevorgang bei Batterieautos, sondern er ist nach drei Minuten abgeschlossen. Die Technik ist zudem klimaneutral und emissionsfrei. Darüber hinaus sind die Brennstoffzellen sehr langlebig und belastungsfähig.

Rund um die Schweiz entsteht zurzeit ein flächendeckendes Netz von Wasserstofftankstellen, und auch bei uns konkretisieren sich die Pläne. Wie ist der Stand des Ausbaus?

Insbesondere Deutschland verfügt über ein recht gut ausgebautes Netz an Wasserstofftankstellen, dessen Aufbau vom Staat gefördert wurde. Auch in Frankreich subventioniert der Staat die Wasserstofftechnologie auf breiter Front. Allerdings scheint es in diesen Ländern noch an Brennstoffzellenfahrzeugen zu mangeln. Wir gehen diesbezüglich in der Schweiz einen anderen Weg.

Wie geht man in der Schweiz vor?

Um das leidige «Huhn-Ei-Problem» zu umgehen, fokussieren sich unsere Unternehmen auf den Gütertransportbereich. Die im Förderverein H2 Mobilität Schweiz engagierten Tankstellenbetreiber und Transporteure entwickeln in den kommenden Jahren gleichzeitig eine Tankinfrastruktur und einen Lastfahrzeugpark. Zudem wird die Versorgung

mit einheimischem, grünem Wasserstoff gewährleistet. Dieses Vorgehen ist insbesondere auch für das Gewerbe interessant.

Ist die Wasserstoff-Technik nicht nur hier in Europa aufgrund der energiepolitischen Diskussionen ein Thema, während man sich weltweit kaum dafür interessiert? Im Gegenteil. Am Welt-Energie-Kongress in Abu Dhabi vom September stellte ich fest, dass Wasserstoff DAS grosse Thema war. Vor allem im Bereich der Nutzfahrzeuge ist der Einsatz der Wasserstofftechnik gefragt, da es keine alternativen und emissionsfreien Antriebskonzepte gibt, die sich mit den Nutzlastanforderungen vereinbaren lassen. Das Interesse rührt aber vor allem auch daher, dass Wasserstoff eine zentrale Rolle für die Konvergenz der Energieträger spielt. Strom kann in gasförmige oder flüssige Energieträger umgewandelt werden und umgekehrt. Dabei nimmt Wasserstoff die Schlüsselposition ein.

Interview: dan

AVENERGY SUISSE

Avenergy Suisse vertritt die Interessen der Importeure flüssiger Brennstoffe. Die Mitglieder von Avenergy Suisse gewährleisten die Versorgungssicherheit mit den wichtigsten Energieträgern des Landes: flüssige Brenn- und Treibstoffe. Die Mitglieder von Avenergy Suisse liefern die Energie für den allergrössten Teil des motorisierten Verkehrs und für rund 40 Prozent der Gebäude in der Schweiz. Auch bei den alternativen Treibstoffen sind die Mitglieder von Avenergy Suisse führend. So verantworten sie unter anderem die Verteilung von erneuerbaren Biotreibstoffen und setzen sich für die Förderung der Wasserstoffmobilität ein.

dan

www.avenergy.ch

