

AKTUELL

WASSERSTOFF

Den Anschluss nicht verpassen

Joël Adami

Wasserstoff wird gerne als Wunderlösung im Kampf gegen die Klimakrise gesehen. Die Luxemburger Wasserstoffstrategie enthüllt vor allem eins: Das Großherzogtum wird von Importen abhängig sein.

Wasserstoffautos sind keine Lösung. Das stellte Energieminister Claude Turmes (Déi Gréng) gleich zu Anfang der Pressekonferenz, bei der er seine Wasserstoffstrategie vorstellte, klar. „Es gibt Wunschenken und es gibt Physik“, sagte Turmes und spielte damit darauf an, dass es energetisch sinnvoller ist, Elektroautos mit Strom aus erneuerbaren Energien zu betanken, als diesen zuerst in Wasserstoff umzuwandeln. Bei der Elektrolyse, die Wasser mithilfe von Strom in Wasserstoff und Sauerstoff auftrennt, entstehen nämlich große Umwandlungsverluste.

Dennoch sei Wasserstoff ein „wichtiges Puzzlestück für eine Zero-Carbon-Wirtschaft“, so der Energieminister. Der Energieträger soll in der Industrie zum Einsatz kommen, um CO₂-intensive Produktionsweisen zu ersetzen. Außerdem könnte er im Transport, zum Beispiel beim Schiff- und Flugverkehr zum Einsatz kommen und Teil eines vernetzten Energiesystems sein. Überschüssiger Strom aus Wind- oder Solarenergie kann durch die Umwandlung in Wasserstoff längerfristig gespeichert werden.

Bereits heute braucht die Luxemburger Industrie jährlich 500 Tonnen Wasserstoff. Dieser Bedarf kommt laut Turmes hauptsächlich von drei Fabri-

Eine Wasserstoff-Tankstelle für PKWs wie diese aus den USA wird es in Luxemburg vermutlich nie geben. Der Energieträger wird für die Industrie gebraucht.



FOTO: US DEPARTMENT OF ENERGY

ken, darunter der Glashersteller Guardian. Der benutzte Wasserstoff stammt allerdings aus fossilen Quellen und verursacht CO₂-Emissionen von über 5.000 Tonnen im Jahr. Nicht nur, dass diese Mengen durch „grünen“ Wasserstoff ersetzt werden müssen: Um bis 2050 klimaneutral zu sein, wird Luxemburg zwischen 125.000 und 300.000 Tonnen Wasserstoff benötigen.

Forschung, Entwicklung und Subventionen

„Wir haben gar nicht den Platz, um solche Mengen herzustellen. Luxemburg wird ein Importland sein“, erklärte Turmes. Kein Wunder also, dass ein großer Teil der Wasserstoffstrategie sich mit dem regulativen Rahmen und der Zusammenarbeit mit den Nachbarländern beschäftigt. Auf EU-Ebene werde Luxemburg sich dafür einsetzen, dass nur Wasserstoff, der mit Strom aus erneuerbaren Quellen hergestellt wird, zum Einsatz kommt. Wichtig für Luxemburg ist aber vor allem, einen Anschluss an die Wasserstoff-Backbone der EU zu erhalten. Über Pipelines soll Wasserstoff, der in Spanien und Portugal mittels Solarenergie oder in Skandinavien und der Nordsee mittels Windenergie hergestellt wird, nach Luxemburg fließen.

In diesem Bereich verhandelt man bereits mit den Nachbarländern und auf Benelux-Ebene: Die großen Häfen in Belgien und den Niederlanden seien prädestiniert dafür, zu Wasserstoff-Umschlagplätzen zu werden. Der Blick geht auch weiter: Mit Kap Verde gibt es ein Kooperationsprojekt, bei dem die Möglichkeiten für Wasserstoffproduktion im Inselstaat ausgelotet werden sollen.

Neben der Frage, wie der künftige Bedarf an Wasserstoff gesichert werden soll, beschäftigt sich die Wasserstoffstrategie unter anderem mit Forschung und Entwicklung, aber auch mit Marktinstrumenten. Es brauche nicht nur Investitionshilfen, sondern auch Subventionen für die Nutzung von grünem Wasserstoff. Hier hofft Turmes auf grünes Licht der EU. „Grünes H₂ ist noch extrem teuer, da die Technologie jung ist. Wir brauchen Subventionen, um den Preis zu drücken“, so der Energieminister, der betonte, es ginge dabei nicht darum, jene zu belohnen, die seit Jahrzehnten die Klimakrise befeuern.

SHORT NEWS

Scharfe Kritik an Grüner Finanz

(ja) - Im Februar präsentierte die Regierung eine Strategie, mit der es gelingen soll, den Luxemburger Finanzplatz nachhaltiger zu machen: die Luxembourg Sustainable Finance Strategy (LSFS). Nun haben eine Reihe NGOs ein Papier veröffentlicht, das diese Strategie scharf angreift. Die Zivilgesellschaft sei, anders als von Pierre Gramegna (DP) und Carole Dieschbourg (Déi Gréng) behauptet, nicht bei der Erstellung der Strategie berücksichtigt worden. Die NGOs kritisieren vor allem, dass die Strategie hauptsächlich vorsieht, mehr nachhaltige Finanzprodukte anzubieten, anstatt deren Qualität zu untersuchen. Oft hätten vorgeblich nachhaltige Fonds gar keinen positiven Einfluss auf das Klima. Wenn die Luxemburger Finanzindustrie sich nicht auf die Einhaltung des Pariser Klimaabkommens einstelle, kämen große Probleme auf sie - und damit auch auf das Rückgrat der Wirtschaft des Großherzogtums - zu. Menschenrechtsfragen seien zudem kaum ein Thema, obwohl sie eigentlich berücksichtigt werden sollten. Trotz wichtiger Expertise würde die Zivilgesellschaft nicht in die weitere Entwicklung und Umsetzung der LSFS eingebunden. Mehr zum Thema lesen Sie unter woxx.eu/jiqz

Fahrrad im Zug - Theorie und Praxis

(rg) - „Ende der Hassliebe“ titelten wir vor zwei Wochen, als wir unter anderem auf die wenigen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in den CFL-Zügen hinwiesen. Neues Zugmaterial soll hier Besserung bringen, doch was nützen solche ausgewiesenen Abstellplätze, wenn sie nicht genutzt werden dürfen? Wer auf reddit.com nach „Luxembourg“ sucht, kann dort ein zwei Tage altes Filmchen bestaunen, wo ein Radfahrer gezwungen wird, einen Zug mitsamt seinem ordnungsgemäß im dafür vorgesehenen Sonderabteil abgestellten Fahrrad zu verlassen, weil zu viele „normale“ Fahrgäste zusteigen wollen. Wie zu erfahren ist, soll er auf den nächsten Zug warten. Nachdem RTL Today das Video online gestellt hatte, reagierte die CFL-Direktion mit der Information, dass bei überfüllten Zügen aus Sicherheitsgründen darauf geachtet wird, dass die Plattformen und die Zugänge zu den Türen frei bleiben. In Spitzenzeiten könnte es passieren, dass für Fahrräder kein Platz mehr vorhanden sei. Gerade bei den alten Z2000-Zügen, die in den nächsten Jahren ersetzt werden sollen, gebe es nur wenig Platz für Räder. Das klärt allerdings nicht die Frage, wieso der Radfahrer gebeten wurde Platz zu schaffen und auf den nächsten Zug zu warten - er hatte sich ja regelkonform in das dafür vorgesehene Abteil begeben - und nicht später zugestiegene Fahrgäste oder jene, die sich noch auf dem Bahnsteig befanden. Demnach bedeutet das für Radfahrer*innen, dass sie jederzeit damit rechnen müssen, den Zug beim nächsten Halt verlassen zu müssen, immer dann, wenn er anfängt, überfüllt zu werden.

Alternativer Nobelpreis: Gemeinschaften mobilisieren

(tj) - Der „Alternative Nobelpreis“ ging in diesem Jahr an drei Aktivist*innen und eine Initiative: Marthe Wandou, die in Kamerun für den Schutz von Mädchen und Frauen vor sexualisierter Gewalt kämpft und Bildungsangebote fördert; die kanadische Pipeline-Gegnerin Freda Huson, die sich für den Schutz indigener Gruppen einsetzt; Wladimir Sliwjak, Mitbegründer der russischen Umweltschutzorganisation Ecodefense, die den zivilen Widerstand gegen die Kohle- und Atomindustrie in Russland organisiert; die indische Legal Initiative for Forest and Environment (Life). Alle vier erhalten ein Preisgeld von je 100.000 Euro. „These grassroots activists are not just resisting but actively mobilising entire communities to claim their rights, becoming agents of change where governments fail“, so die Begründung für die Auszeichnung. „Right Livelihood Award“ ist der offizielle Name dieses Preises, der seit 1980 jährlich von der schwedischen Stiftung Right Livelihood Award Foundation vergeben wird. Ausgezeichnet werden Menschen und Organisationen, die sich für Menschenrechte, Frieden und Nachhaltigkeit einsetzen. Insgesamt waren in diesem Jahr 206 Personen aus 89 Ländern nominiert.