

Wasserstoffspeicher der Zukunft

Wasserstoff ist ein regenerativer und umweltfreundlicher Energieträger mit dem höchsten Brennwert aller chemischen Brennstoffe – bezogen auf die Masse (Züttel 2004). Die zwei wesentlichen Gründe, warum Wasserstoff noch nicht umfassend als Brennstoff genutzt wird sind erstens, dass Wasserstoff in der Natur fast nur in gebundener Form als Wasser und Kohlenwasserstoff vorkommt und daher erst produziert werden muss und zweitens ist Wasserstoff bei Raumtemperatur gasförmig und lässt sich aufgrund seiner niedrigen kritischen Temperatur nur schwer speichern.

In der Forschung gibt es unterschiedliche Methoden und technologische Ansätze, um Wasserstoff zu speichern. Dazu zählen gasförmige Speicherung in Hochdrucktanks, kryogene Speicherung von flüssigem Wasserstoff und die Feststoffspeicherung. Die derzeit gängigste Methode ist die Speicherung in Hochdrucktanks, die Wasserstoffgas bis auf 700 Bar zusammenpressen und somit ca. fünf Kilogramm Wasserstoff aufnehmen können (Schröder 2009). Das Problem dabei ist die unhandliche Größe von zwei voluminösen Koffern, die ein solches Hochdrucktanksystem beansprucht.

Eine andere Möglichkeit ist die Speicherung von Wasserstoff durch Einlagerung in metall-organische Gerüststrukturen (MOFs). MOFs sind leicht wie Styroporkügelchen und können derzeit aufgrund ihrer porösen Kristallgitter mit großer Oberfläche zwischen fünf und sieben Gewichtsprozent Wasserstoff speichern (Schröder 2009). Für den Einsatz in einem Auto sollten die MOFs mindestens neun Gewichtsprozent Wasserstoff speichern können. Eine weitere Hürde für die Praxis sind die benötigten tiefen Temperaturen bei der Einlagerung (minus 196°C).

Neben MOFs wird auch an anderen Speichersubstanzen geforscht: z. B. an leichten Metallhydriden oder biomimetischen Kohlenstoffgerüsten. Leichte Metallhydride sind bereits als Speichermaterialien im Einsatz, bspw. auf modernen U-Booten. Für die Speicherung von fünf Kilogramm Wasserstoff werden 250 kg Metallhydrid benötigt (Schröder 2009). Das ist zwar als Zusatzgewicht für den Tauchgang vorteilhaft, für den Einsatz in der Automobilindustrie jedoch ungeeignet. Außerdem verläuft die Einlagerung von Wasserstoff in Metallhydriden äußerst langsam. Schnellere Ladezyklen versprechen die porösen Kohlenstoffgerüste, die wie eine Lunge funktionieren: durch große Öffnungen dringt das Gas tief ins Material, wo es dann wie in den Bronchien in immer feinere Verästelungen gelangt (Schröder 2009).

Die sichere Speicherung von großen Mengen Wasserstoff ist für die erfolgreiche Nutzung von Wasserstoff als Energieträger fundamental. Ausgereift ist bisher keine der beschriebenen Technologien. Trotzdem ist das internationale Interesse von Industrie und Regierungen an Speicherlösun-

gen groß. Mit maßgeblichen Forschungseinrichtungen⁹⁴ und innovativen Unternehmen verfügt Österreich über adäquate Bedingungen für erfolgversprechende Forschung im Bereich der Wasserstoffspeicherung.

Zitierte Quellen

Schröder, T., 2009, Wasserstoffspeicher. Das Raumwunder im Tank; Max-Planck-Gesellschaft; mpg.de/1326157/wasserstoff.

Züttel, A., 2004, Hydrogen storage methods, Naturwissenschaften 91(4), 157-172.

(DW)

⁹⁴ hycenta.at.