

5/2010: Die Auferstehung einer nie tot gewesenen

Haben Sie auch davon gelesen, dass die Brennstoffzelle als Antrieb für Autos wiederkommt? Ein Artikel in dieser Richtung stand z. B. in der *Wirtschaftswoche* vom 2. August, und er war nicht der einzige. So erfreulich es eigentlich wäre, von der Auferstehung der Brennstoffzelle (und damit auch des Wasserstoffs als Kraftstoff) zu lesen, so falsch ist es auch. Denn die Brennstoffzelle im Auto war ja nie tot.

Das erste journalistische Grundgesetz lautet: „Was ist eine Nachricht? ‚Hund beißt Mann‘ ist keine Nachricht. ‚Mann beißt Hund‘ – das ist eine Nachricht!“ Journalismus lebt also davon, dass er uns Neuigkeiten mitteilt, Dinge, die die Leute noch nicht wissen, für die sie sich aber interessieren. „Alle Systeme arbeiten normal“ ist das Gegenteil einer Nachricht. Darum steht so etwas auch nie in der Zeitung.

Wasserstoff und Brennstoffzellen sind ein faszinierendes Thema, aber mit ihrer Medientauglichkeit ist es so eine Sache. Die Brennstoffzelle leidet darunter, dass sie total unsinnlich ist – nichts dreht sich, nichts bewegt sich, nichts raucht und qualmt, rattert, quietscht oder explodiert. Eine Brennstoffzelle ist ein geschlossener Kasten mit Schläuchen und Kabeln dran. Die Leute auf Messen usw. sehen es, zucken die Schultern und gehen weiter. Und wenn man sie darauf aufmerksam macht, dass diese langweiligen Kisten Häuser und Betriebe sauber und leise mit Strom und warmem Wasser versorgen können, nehmen sie das höflich, aber nur wenig interessiert zur Kenntnis. Wasserstoff kann man ja noch nicht einmal sehen, wie es einem farblosen Gas nun mal eigen ist.

Man muss das Thema also richtig verpacken. Am besten in ein Auto, denn das ist ein Gegenstand, von dem fast jeder etwas zu verstehen glaubt. Dementsprechend groß war das Interesse vor etwa zehn Jahren, als der Eindruck erweckt wurde, der Anbruch des Wasserstoffzeitalters auf unseren Straßen stehe unmittelbar bevor. Selbst Bundeskanzler Schröder legte mit dem damaligen Daimler-Chef Schrempp einen schlagzeilenträchtigen Auftritt hin und vermittelte diese Botschaft. Das Jahr 2004 wurde als Start für die Serienfertigung genannt. Dass damals schon die Entwickler bei allen Unternehmen solche Aussagen mit tiefstem Misstrauen betrachteten, stand natürlich nicht in der Zeitung.

Nun ist es also ein wenig später geworden. In dieser Zeit hat sich enorm viel getan. Der Schritt vom Prototypen zum serientauglichen Modell ist mit einer Unmenge Arbeit verbunden, aber so gut wie nie dringt etwas davon an die Öffentlichkeit. Das wären nämlich Meldungen nach dem Schema ‚Hund beißt Mann‘ – die Leute tun eben ihre Arbeit. Da jedoch für viele Menschen etwas, was nicht in den Medien stattfindet, überhaupt nicht stattfindet, wurde die Brennstoffzelle oft totgeschrieben. Jetzt kommen die Firmen nach und nach mit den Ergebnissen ihrer Arbeit an die Öffentlichkeit, und siehe da: die Brennstoffzelle ist auch in den Medien plötzlich wieder da. „Selektive Wahrnehmung“ nennt man so etwas.

Was vor zehn Jahren die Brennstoffzelle war, ist heute die Batterie. Was wird uns nicht alles an Wunderdingen versprochen, die das Batterieauto leisten kann oder eher können wird. Batterien sind etwas, was jeder kennt, und so herrscht wenig Skepsis. Die eher bescheidene Realität wird dabei verdrängt. Kommt uns das irgendwie bekannt vor? In der Tat – eine Euphorie, wie sie vor zehn Jahren in der Öffentlichkeit rund um die Brennstoffzelle herrschte, herrscht heute um den Batterieantrieb.

Keine Sorge, die Leute kommen schon wieder auf den Boden der Tatsachen zurück. Dann geht es wieder ins Labor und in die Werkstatt, zum Forschen und Entwickeln. Und in wieder zehn Jahren freuen wir uns dann über Schlagzeilen, die uns die Auferstehung der Batterie verkünden. Aber die Batterie wird genau so wenig sterben wie die Brennstoffzelle. Das liegt schon daran, dass der Brennstoffzellenantrieb die Batterie braucht. Für den Moment können wir nur empfehlen, einschlägige Todesanzeigen wie auch Auferstehungsanzeigen mit ein wenig Vorsicht zu genießen. *us*