

2/2013: Hin- und hergewendet

Mitte Februar erhielten unsere Mitglieder den Wortlaut einer Pressemitteilung des DWV. Unter der Überschrift: „Wann kommt denn nun das Brennstoffzellenauto?“ werden Werksmitteilungen zusammengefasst.

Zum einen fällt dabei besonders auf, dass Daimler nicht mehr an dem Plan, 2014 mit einer Kleinserienfertigung zu starten, festhält, dafür ab 2017 zusammen mit seinen Partnern Ford und Nissan/Renault eine Produktion im 6-stelligen Bereich anpeilt. – Muss man enttäuscht sein? Ich meine nicht, höchstens dass Deutschland in diesem Punkt ein wenig später kommt. Denn die zweite hervorragende Meldung betrifft asiatische Firmen: Toyota und Honda wollen 2015 in Serienfertigungen eintreten, und Hyundai hat soeben eine Kleinserie von eintausend Stück seines SUV ix35 Fuel Cell angefahren und auch bereits Exemplare nach Europa abgefertigt. Als weiteres Thema wird in der Pressemitteilung die Wasserstoff- Infrastruktur angesprochen. In Deutschland soll es 2015 fünfzig Tankstellen innerhalb der CEP geben und dazu nochmals die gleiche Zahl im Rahmen der H2Mobility. Vermutlich zielt das zögerliche Planen der PKW-Konzerne genau darauf, die für den Anfang als minimal notwendig geltende Tankstellendichte abzupassen. – Jedenfalls wäre dann das ewig diskutierte Henne-Ei-Problem behoben.

Freilich, als Daimler im Frühjahr 2011 stolz vom erfolgreich absolvierten 125-tägigen „World Drive“ dreier FCell B-Class berichtete, wird es manchem so geklungen haben, als gäbe es nun keine Hemmungen mehr, zeitnah in eine Produktion zu kommen. Mir auch. Noch dazu, wo es in den Ballungsräumen bereits eine Anzahl von Tankstellen gibt. Aber dieses Signal der Firma könnte ja auch bedeutet haben, nun sollte doch endlich einmal jemand deutlich fordern, die schmucken Produkte auf den Markt zu bringen und selbigen gleichzeitig „aufzubereiten“. Ich würde da an eine nicht zu mickrige Abwrackprämie für in die Ecke gestellte Benzin- und Dieselmotoren denken. Vermutlich planen doch nicht allzu viele Otto Normalverbraucher, demnächst Neukunde des Stuttgarter Autobauers zu werden und sich einen Diesel-Hybrid preisgleichen Untersatz anzuschaffen ... Unser aller Ungeduld in Ehren, aller Anfang ist schwer. Eine Querverbindung sei an dieser Stelle erlaubt: Ein Ergebnis der NOW-Studie „Windwasserstoff“ – ihre öffentliche Vorstellung war am 28. Januar – besagt, dass die großtechnische Speicherung von Elektrizität in Form von Wasserstoff genau dann nur wirtschaftlich darstellbar sei, wenn außer der Rückverstromung des Gases zur Bereitstellung von Regelenergie auch die Belieferung der Wasserstofftankstellen erfolgt. Es werden also Elektroenergieversorgung und Kraftstoff für den Verkehr in einem bisher unbekanntem Maße verknüpft. Die Energiewende wird nicht ohne Energiespeicherung auskommen. Die Herstellung und Speicherung von grünem Wasserstoff aber wird zu konkurrenzfähigen Kosten nur kommen, wenn sie auch zur Kraftstoffversorgung dient und – weitergedacht – ein Teil des in der Chemieindustrie eingesetzten Wasserstoffs ebenfalls grün sein wird. So gesehen gehören Brennstoffzellenfahrzeuge zur Energiewende schließlich dazu.

Mein Optimismus, dass Deutschland auch diese Wende schaffen wird, ist ungebrochen. Wie schnell wir die Ziele erreichen werden, das hängt wohl wesentlich davon ab, wie lange man sich noch mit der Kostendiskussion aufhält und wann sich die Meinung durchsetzen wird, dass nicht alle an der Wende verdienen können und nur der Steuermichel bezahlen muss. *jl*