

01/2014: Der steinige Weg der Industrialisierung

Was bleibt in Erinnerung, wenn man durch die Wasserstoff- gefärbte Brille auf das vergangene Jahr 2013 zurückschaut?

Zuerst einmal fallen einem die Bundestagswahl im Herbst und die anschließenden zähen Koalitionsverhandlungen ein, die am Ende nicht nur die GroKo zur Bestimmung der deutschen Geschicke für die nächsten vier Jahre hervorgebracht hat, sondern ganz nebenbei auch das Wort des Jahres. Zumindest in der Zuordnung der Ressorts wird sich einiges tun, mit neuen Gesichtern an der Spitze und in den für uns als Lobby-Verein wichtigen politischen Führungsebenen. Wir müssen uns mit neuen Kürzeln vertraut machen und Abschied nehmen vom mehr oder weniger liebgewonnenen BMVBS und BMWi (nicht zu verwechseln mit dem leichtgewichtigen Designerstück aus Leipzig). Bleibt nur zu hoffen, dass die Bündelung des Energiethemas in einem Ressort und die Neustrukturierung der anderen für uns relevanten Häuser dem Thema Wasserstoff neuen Schwung auf der politischen Bühne verleihen wird. Auf zum 3. Akt des Merkelschen „Kabinett-Stücks“!

Auch im vergangenen Jahr prägten wieder einige Fachmessen den Kalender der Wasserstoff-Community: FC Expo, HMI, IAA, WES, um nur einige zu nennen. Was haben wir dort nicht wieder für wunderbare Forschungsergebnisse und Entwicklungen, Kleinserienprodukte und Prototypen bestaunen können, zahlreiche Forschungsinstitute waren an vorderster Front dabei. Doch wo waren denn die Serienhersteller, KMU wie Großindustrie, die ihre dem B-Muster entwickelten Produkte an den Mann oder vielmehr den Systemhersteller, -Integrator oder OEM bringen wollten? Diese hat man, wenn überhaupt, nur ganz vereinzelt gefunden..

Aber woran liegt das? Eine Spur führt nach Japan, genauer gesagt nach Tokio, auf die Tokyo Motor Show. Dort präsentierte Toyota, der trotz aller ambitionierten Angriffsversuche aus Wolfsburg immer noch größte Autohersteller der Welt, seinen neusten Coup. Der FCV ist nichts Geringeres als das weltweit erste Brennstoffzellenfahrzeug, das in Großserie und auch unter solchen Herstellungsbedingungen gefertigt werden wird. Die bislang in der Presse verfügbaren Fakten nötigen Respekt vor dem japanischen Hersteller ab: das Brennstoffzellensystem hat die höchste Leistungsdichte im Wettbewerb und kann damit platzsparend im Bereich des Mitteltunnels eingebaut werden. Die Drucktanks im hinteren Teil des Fahrzeugs garantieren eine Reichweite von 500 km. Diese wie auch die anderen systemrelevanten Komponenten werden nicht nur im eigenen Forschungszentrum in der Nähe von Nagoya entwickelt, sondern auch von Toyota selbst gefertigt. Diese Wertschöpfungstiefe sucht ihresgleichen. Und dann soll das Fahrzeug bereits im nächsten Jahr im Showroom stehen zu Preisen, die mit ca. 50.000 \$ schon jetzt konkurrenzfähig erscheinen.

Wie sieht es mit den deutschen Herstellern aus? Dort reicht es von Verzögerungstaktik über geplante Kooperationen mit asiatischen OEM bis hin zu Ankündigungen, die dann leider doch nicht umgesetzt werden. So sieht definitiv kein klares Statement für eine Zukunftstechnologie aus! Die Folgen sind spürbar: den bereits von den Zulieferern getätigten Investitionen in Forschung und Entwicklung folgen keine Aufträge, die Projekte und Abteilungen werden unrentabel und die Geschäftsleitung ist, nicht zuletzt auf Druck der Aktionäre, gezwungen, den Bereich aufzugeben. Und dann beklagen sich die OEM, dass sie keine Auswahl an Zulieferern haben und von Monopolisten die Preise diktiert bekommen. Diese fehlende Planungssicherheit ist verheerend.

Zudem erkennt man die Auswirkungen auf der Infrastrukturseite. Das 50-Tankstellen-Programm wurde im Sommer 2012 von Minister Ramsauer verkündet, mit dem Ziel, bis Ende 2015 zu den bereits bestehenden 15 öffentlichen 700 bar-Wasserstoff-Tankstellen weitere 35 hinzuzufügen. Es wurde angekündigt, erste Anlagen bereits im Jahr 2013 zu eröffnen. Doch bis dato ist noch kein einziger Spatenstich erfolgt! Die Gründe dafür sind mit Sicherheit vielschichtig, aber, und da wären wir wieder beim vielbeschworenen Henne-Ei-Problem, wären die Fahrzeuge schon in größeren Stückzahlen verfügbar oder zumindest in Aussicht, würden die Infrastruktur-Partner einen gewissen Handlungsdruck verspüren. Doch so sorgt man sich eher darum, dass die bereits in Betrieb befindlichen Anlagen nicht einrostet und zu Investitionsruinen werden. Schließlich stecken jeweils einige Hunderttausend Euro Steuergelder darin. Und innerhalb einzelner Ministerien kommt man genau deswegen in Erklärungsnot und auf den Gedanken, laufende Förderprogramme auszusetzen. Das wäre natürlich das völlig falsche Signal, aber wie man in den Wald hineinruft, so schallt es heraus. Dann darf sich kein OEM beklagen, dass die nötige politische Unterstützung fehle. Ganz abgesehen davon, dass Deutschland von den asiatischen OEM bisher zumindest als einer der first markets für den Absatz von FCEV gesehen wird und damit prioritär beliefert werden soll. Wir müssen also aufpassen, dass wir uns unseren guten Ruf als technologischer Vorreiter sowohl auf der Anbieter- wie auf der Nutzerseite nicht verspielen. Deutschland

01/2014: Der steinige Weg der Industrialisierung

ist eine Industrienation, das gilt es zu bewahren und dazu müssen alle an einem Strang ziehen! Erste Ansätze gibt es bereits in Form von Clustern oder Initiativen, deren Mitglieder aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik sich der Vision verschrieben haben, die Industrialisierung der Brennstoffzellentechnologie voranzutreiben. Bringen Sie sich ein, arbeiten Sie mit, gemeinsam können wir der Technologie zum Durchbruch verhelfen. Es ist noch nicht zu spät für gute Vorsätze für 2014!*ms*