

### 3 / 2019 Technologieoffenheit gewährleistet Wirtschaftswachstum und Wettbewerbsfähigkeit

VW-Chef Diess hat auf der Jahrespressekonferenz des Konzerns am 12. März 2019 verkündet, sein Haus werde sich in Zukunft ausschließlich auf batterieelektrische Antriebe (BEV) konzentrieren, also nicht an Brennstoffzellen arbeiten. Er forderte gleichzeitig die Bundesregierung auf, ihre Fördermaßnahmen entsprechend auszurichten. Faktisch fordert Herr Diess damit eine Abkehr von der Technologieoffenheit. Er begründet seine Forderung damit, dass BEV die Gesellschaft weniger kosten wird. Die Wahrheit ist jedoch eine andere. Eine Energiewende mit einem Strom-Wasserstoff-Mix ist bis 2050 um 600 Mrd. € günstiger. Dieses hat die DENA in einer ihrer Studien ermittelt.

Unternehmen, die eine Abkehr von der Technologieoffenheit einfordern, handeln ganz offensichtlich aus einer Notlage heraus. Es ist doch mehr als offensichtlich, dass die Gründe zur Aufgabe der Technologieoffenheit hin zur ausschließlichen Ausrichtung auf die batterieelektrische Mobilität in Fehleinschätzungen des Managements eines Automobilkonzerns der letzten Jahre liegen.

Dieser Forderung nachzukommen käme einer Bankrotterklärung der deutschen Industriepolitik gleich. Nicht nur, dass damit ein Niedergang der Arbeitsplätze in der deutschen Automobilindustrie verbunden wäre, sondern gleichzeitig würde sich Deutschland in eine gefährliche Rohstoffabhängigkeit begeben.

Der DWV fordert daher den Erhalt der Technologieoffenheit und die Entwicklung einer nationalen Industriestrategie für den gezielten Aufbau einer deutschen Wasserstoffwirtschaft. Es wäre ein volkswirtschaftlicher Fehler, wenn die Bundesregierung ihre Industriepolitik an der Strategie eines einzelnen Automobilkonzerns, der sich zukünftig ausschließlich auf den Bau batterieelektrischer Fahrzeuge konzentrieren möchte, ausrichten würde.

Vielmehr spricht die Faktenlage dafür, dass Wasserstoff und Brennstoffzellen in der Mobilität, aber auch in allen anderen Sektoren energie- und volkswirtschaftlich einen enormen Mehrwert gegenüber anderen Technologien aufweisen.

Eine interne Analyse des DWV kommt zu dem Ergebnis, dass ein batterieelektrisches Fahrzeug mit einer Kapazität von mehr als 35 kWh einen geringeren Beitrag zum Klimaschutz als Brennstoffzellenfahrzeuge leisten kann. Daimler-Chef Zetsche sieht in batterieelektrischen Fahrzeugen nur eine Brückentechnologie, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß kurzfristig zu senken. Langfristig hält er die Brennstoffzelle für die bessere Technik. Er geht davon aus, dass die Brennstoffzelle zuerst in LKW und Bussen eingesetzt wird und dann erst im PKW ihren Weg finden wird.

Die Faktenlage spricht klar für die Notwendigkeit der gezielten Markteinführung in der Automobilindustrie, aber ebenfalls wird der Wasserstoff, der mit erneuerbarem Strom produziert wird, zur Gewährleistung der Energieversorgung Deutschlands und Europas benötigt. Großvolumige und langfristige Speicherung von erneuerbaren Energien sowie deren effizienter Transport über große Distanzen wird nur mit dem Energieträger Wasserstoff möglich sein. Ein Hochspannungssystem mit 380 kV kann durchschnittlich 2 GW übertragen, wogegen eine Gaspipeline problemlos 25 GW übertragen kann. Weiterer Vorteil ist, dass die



für den Transport, aber auch die Speicherung erforderliche Gasinfrastruktur bereits in großen Teilen vorhanden ist. Vertreter des BMWi führen immer wieder die Notwendigkeit der Fokussierung auf die singuläre technologische Energieeffizienz an, um die Menge der erneuerbaren Energieimporte möglichst klein zu halten. Sie verschweigen dabei aber, dass selbst unter der Annahme der Fokussierung auf eine nahezu ausschließlich direkte Nutzung des erneuerbaren Stroms mehr als 1.000 TWh/a importiert werden müssten. Das ist aber nur mit dem Energieträger Wasserstoff oder daraus produzierten speicherbaren Energieträgern möglich.

Alleine für die in Deutschland benötigte Energiemenge müssten mindestens 13 HGÜ-Systeme quer durch Europa gebaut werden. Wie unrealistisch diese Annahme ist, zeigt der Fortschritt des Baus der deutschen Nord-Süd-Stromleitungen. Eine Analyse des DWV zeigt, dass allein das bestehende Pipelinesystem für den Import ausreichend dimensioniert wäre. Berücksichtigt man dann noch die LNG-Terminal Kapazitäten, wird klar, dass die energetische Versorgungssicherheit Europas ohne Risiken mit dem Energieträger Wasserstoff erfolgen kann. Gerade vor dem Hintergrund des Bedarfs an Import müssen wir jetzt sofort in die Wasserstoffwirtschaft einsteigen. So kann Europa die Technologieführerschaft in der Wasserstoffindustrie wahren und sich gleichzeitig unabhängig von geopolitischen Interessen Dritter unabhängig machen.

Es ist daher nicht verwunderlich, dass Minister Lies (Niedersachsen) ebenfalls auf den Wasserstoff setzt. Wasserstoff habe den Vorteil, besser transportierbar und speicherbar zu sein und könne zudem eine ernsthafte Alternative zur E-Mobilität darstellen, so Minister Olaf Lies. Jüngst kündigte das Land Niedersachsen nun an, eine Wasserstoffstrategie zu entwickeln. Gleiches beabsichtigen die Länder Brandenburg, Hamburg und Schleswig-Holstein.

Den Automobilstandort Deutschland entgegen erkennbarer Trends in Asien gerade jetzt nur auf eine Technologie mit stark limitierten Chancen für eine komplette Abdeckung des Mobilitätsbedarfs zu konzentrieren wäre ein untragbares volkswirtschaftliches Risiko für Deutschland und Europa.

Eine nachhaltige und verantwortungsvolle Wirtschaftspolitik darf diese Fakten nicht ignorieren. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, den noch vorhandenen Wissensvorsprung im Bereich der Wasserstofftechnologien in Europa und insbesondere in Deutschland zur breiten Markteinführung zu nutzen. Ansonsten verliert Europa erneut den globalen technologischen Wettbewerb.

Der DWV hat daher einen Offenen Brief mit der Forderung, die industriepolitischen und marktwirtschaftlichen Voraussetzungen für die Etablierung einer nachhaltigen, versorgungssicheren und wirtschaftlichen Wasserstoffindustrie zu schaffen, auf der Industriemesse in Hannover an das Bundeswirtschaftsministerium und den Bundestagsausschuss für Energie und Wirtschaft übergeben. wd

