

Kommentar: Geht es nicht eine Nummer kleiner, Herr Minister?

Von Hans-Robert Richarz, cen

Wasserstoff hat große Chancen, zum Energieträger der Zukunft zu werden. Zusammen mit Sauerstoff zur Stromerzeugung mittels Brennstoffzelle oder als Vorprodukt zum künstlichem Kraftstoff E-Fuel zum Beispiel. Zu dieser Erkenntnis ist jetzt sogar die Bundesregierung gelangt.

So sprach kürzlich der Bundesminister für Wirtschaft und Energie, Peter Altmaier, anlässlich einer Podiumsdiskussion mit seinen Kollegen Andreas Scheuer vom Bundesverkehrsministerium, Bundesentwicklungsminister Gerd Müller und dem Parlamentarischen Staatssekretär bei der Bundesministerin für Bildung und Forschung, Michael Meister, die staatstragenden Worte: „Gasförmige Energieträger, vor allem Wasserstoff, werden ein Schlüsselrohstoff einer langfristig erfolgreichen Energiewende sein.“

Gleichzeitig bietet die Herstellung von CO₂-freiem und CO₂-neutralem Wasserstoff große industriepolitische Chancen. Diese müssen wir nutzen und bereits heute die Weichen dafür stellen, dass Deutschland bei Wasserstofftechnologien die Nummer Eins in der Welt wird.“

Das sieht Altmaier richtig, doch geht es nicht eine Nummer kleiner, Herr Minister?

Deutschland muss und kann nicht immer den anderen zeigen wollen, wo der Bartel den Most herholt. Und bei dem Hightech-Projekt Wasserstoff und allem was damit zusammenhängt schon gar nicht. Da ist uns die Konkurrenz nämlich um Längen voraus und Überheblichkeit völlig fehl am Platz. Bei wem gibt es denn schon heute den Personenwagen zu kaufen, der mit einer funktionierenden Brennstoffzelle ausgerüstet ist? Bei den Koreanern, den Japanern und in Kürze bei den Franzosen. Den Mercedes-Benz GLC F-Cell gibt es nur zu mieten und auch das nur für ausgewählte Kunden. Bei den anderen deutschen Herstellern wie VW oder Audi zum Beispiel befindet sich diese Technik noch im Entwicklungsstadium, wie kürzlich das Fachblatt „Auto, Motor & Sport“ zu berichten wusste.

Herr Minister Altmaier sollte mal einen Blick nach Seoul oder Tokio werfen. Dann würde ihm schlagartig klar, dass wir in puncto Wasserstofftechnik noch weiter hinterher hinken als vor einigen Jahren auf dem Gebiet der Plug-in-Hybrid-Autos oder der rein batteriebetriebenen Personenwagen. Und auch bei den Chinesen, die sich von der staatlichen Förderung batterie-elektrisch angetriebener Pkw weitestgehend verabschiedet haben, steht die Wasserstofftechnik im Focus.

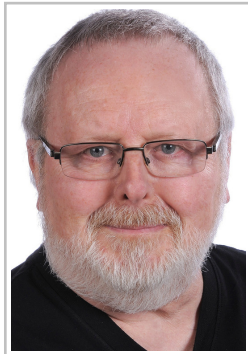
In Japan lässt sich die Regierung zurzeit den Einstieg in die Wasserstoffgesellschaft gewaltige Summen kosten. Je nach Wohnort können japanische Kunden zum Beispiel beim Kauf eines Toyota Mirai umgerechnet bis zu 27 800 Euro staatliche Unterstützung einstreichen. Dann kostet dieses Auto, das im Land der aufgehenden Sonne mit umgerechnet 56 800 Euro in den Preislisten steht, nur noch so viel wie etwa in Deutschland ein Toyota Corolla Hybrid mit etwas Sonderausstattung. Ähnlich drastisch fördert Südkorea alles, was mit Wasserstoff zu tun hat – vom Auto über die Tankstelle bis zum Treibstoff.

Da gibt es für Deutschland noch sehr viel Nachholbedarf bis in weiter Ferne ein Platz unter den führenden Wasserstoff-Nationen dieser Welt frei wird. Und ob der erste Rang

überhaupt nötig ist, steht auch dahin. Hauptsache, wir sind dabei.

P.S.: Und noch etwas muss gesagt werden, was kaum jemand weiß: Auch hier können Käufer beim Erwerb eines Brennstoffzellenautos eine staatliche Förderung von bis zu 21 000 Euro einstreichen – vorausgesetzt sie sind Firmenkunden und bestellen gleich drei dieser Autos auf einmal. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Hans-Robert Richarz.

Foto: Auto-Medienportal.Net