
Bei der Brennstoffzelle lassen wir anderen den Vortritt

Von Hans-Robert Richarz, cen

Andreas Radics, geschäftsführender Partner der Unternehmensberatung Berylls Strategy Advisors in München, ist seit über 14 Jahren als Strategieberater in der Automobilindustrie tätig. Bevor er als Gründungspartner 2011 Berylls aufbaute, arbeitete er bei international aktiven Strategieberatungen. Er zählt zu den führenden Köpfen für die Entwicklung und Umsetzung von Unternehmensstrategien in der Automobilindustrie, für Transaktionen in diesem Unternehmensbereich und ist Experte für e-Mobility. Radics befürchtet, dass die deutsche Automobilindustrie bei der Brennstoffzelle für den Pkw-Bereich ins Hintertreffen gerät. Mit ihm sprach Hans-Robert Richarz.

Herr Radics, Wirtschaftsminister Peter Altmaier fordert, dass Deutschland bei den Wasserstofftechnologien seine globale Vorreiterrolle behauptet. Sind wir auf diesem Gebiet überhaupt noch Weltspitze?

Andreas Radics: Nicht mehr. Einst galt Deutschland als Vorreiter beim Thema Wasserstoff. Die Bundesregierung versucht inzwischen – auch mit Mitteln des kürzlich verabschiedeten Konjunkturpakets zur Eindämmung der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie – verlorenes Territorium wiedergutzumachen. Sie verfolgt dabei die Strategie, die Brennstoffzelle vor allem im Fern- und Güterverkehr zu fördern, nicht jedoch bei Pkw.

Die Industrie hier zu Lande scheint mit dieser Rollenverteilung weitestgehend einverstanden zu sein.

Andreas Radics: Leider. Die meisten deutschen Unternehmen haben die Brennstoffzelle im Pkw entweder ganz aufgegeben oder planen sie höchstens in Kleinserie einzuführen.

Warum?

Andreas Radics: Aus Hersteller-Sicht konkurrieren solche Fahrzeuge nicht nur mit Batterieelektrisch angetriebenen Autos, sondern auch mit Plug-in-Hybriden und sogar 48-Volt-Systemen um immer knapper werdende Entwicklungsbudgets. Die Herausforderung, die ohnehin schon schwierige Symbiose von konventionellen und alternativen Antriebssträngen zusätzlich um die Brennstoffzelle zu ergänzen, ist den meisten schlicht zu teuer. Zuletzt verkündete daher auch Mercedes, dass der erst 2019 eingeführte GLC F-Cell wohl ohne Nachfolger bleiben wird.

Bleibt möglichen Interessenten als Ausweg nur der Gang zu Hyundai, wo es für 77 000 Euro den Nexo gibt, oder ein Besuch bei Toyota? Dort kostet der Mirai ähnlich viel. Es gibt allerdings Kaufanreize durch staatliche Prämien.

Andreas Radics: Stimmt, sie sind aber ungenügend. China, Japan und Korea eint der Ansatz, durch eine enge Verzahnung von Unternehmen und erheblichen Summen von der öffentlichen Hand, die Brennstoffzellen-Technologie auf eine breite industrielle Basis zu stellen. Anders als in Deutschland liegt der Schwerpunkt in allen drei Ländern auf dem Pkw als zukünftigem Volumenträger. Im Gegensatz dazu wäre das Vorgehen der deutschen Bundesregierung nur dann konsequent, wenn – anstatt auf die Brennstoffzelle zu setzen – neben der Batterie als Energiequelle auch die Entwicklung alternativer Treibstoffe gefördert würde.

Rüstet der Ferne Osten bei der Brennstoffzelle im Pkw inzwischen drastisch auf?

Andreas Radics: Ja, neue Impulse, die Brennstoffzelle in der Breite zu etablieren, kommen vor allem aus Asien. So planen Toyota und Hyundai bis 2030 jährlich 500 000 Aggregate allein für den Einsatz in Pkw zu produzieren. Erst kürzlich meldete Toyota zudem die Gründung eines Joint-Ventures mit vier in China lokal ansässigen Unternehmen zur Herstellung von Brennstoffzellen für Nutzfahrzeuge.

Wie sieht es mit der Infrastruktur für die Versorgung mit Wasserstoff aus?

Andreas Radics: Derzeit gibt es global nicht mehr als 400 Wasserstoff-Tankstellen. Japan verfügt mit 100 Stationen über das weltweit größte Netzwerk an H2-Zapfsäulen. Es folgen Deutschland mit rund 90 und der US-amerikanische Bundesstaat Kalifornien mit etwa 50 Stationen; in Korea und China sind es derzeit nur etwa 20 an der Zahl. Korea, Japan und China planen aber bis zum Jahr 2030 jeweils rund 1000 dieser Tankstellen in Betrieb zu nehmen. China will dafür sogar einen großen Teil der vorhandenen Mittel für sogenannte New Energy Vehicles (NEV) auf Brennstoffzellen-Fahrzeuge umleiten.

Ein Volumen von einer Million dieser Autos im Jahr 2030 ist möglich. Das entspräche einem weltweiten Marktanteil von nur einem Prozent – und genau dem Wert, den sich allein China als Ziel gesetzt hat. Toyota und Hyundai planen ebenfalls ihre Fertigungskapazitäten bis 2030 auf jeweils 500.000 Stück auszubauen. Zum Vergleich: Um eine ähnlich große Zahl an Brennstoffzellen in LKW auf die Straße zu bringen, müssten fast ein Drittel aller weltweit verkauften Lkw auf Brennstoffzellen umgerüstet werden.

Was wäre aus Ihrer Sicht hier zu Lande jetzt zu tun?

Andreas Radics: Die Strategie, abzuwarten, bis eine gestiegene (oder künstlich herbeigeführte) Nachfrage die Produktion von Brennstoffzellenfahrzeugen in Großserie zulässt, wird nicht aufgehen. Es muss vorher gehandelt werden. Als Gewinner der Brennstoffzellen-Technologie werden sich Unternehmen entpuppen, die es schaffen, ihre Technologie über eine Vielzahl verschiedener, auch nicht-automobiler Anwendungen zu skalieren. Gleichzeitig darf der Einsatz im Pkw nicht aus dem Auge verloren werden. Das betrifft sowohl die technische Auslegung neuer Systeme als auch die genaue Beobachtung der Märkte – insbesondere in Asien.

Welche Folgen hätte halbherziges Zögern für die deutsche Automobilindustrie?

Andreas Radics: Der von Deutschland eingeschlagene Weg, Brennstoffzellen in erster Linie für Lkw, Schiff- und Luftfahrt zu nutzen, greift langfristig zu kurz. Länder wie China, Korea und Japan haben erkannt, dass der Pkw zwar nicht die Anwendung der ersten Stunde, sehr wohl aber der zukünftige Volumenträger der Brennstoffzellen-Technologie sein und ihr so zum Durchbruch verhelfen wird. Die von den deutschen Unternehmen und der Bundesregierung verfolgte Strategie birgt somit die Gefahr, dass Deutschland zwar viel in die weitere Industrialisierung der Brennstoffzelle investiert, aber am entstehenden Massenmarkt nur ungenügend partizipiert. Damit erlebt die Automobilnation in Deutschland ein weiteres Mal, wie eine maßgeblich in Deutschland entwickelte Technologie im Ausland industrialisiert wird. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Andreas Radics.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Berryls



Andreas Radics.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Berryls
