

Die FDP will die Marktkräfte entfesseln – ausgerechnet mit Höchstsubventionen für Wasserstofftechnik!

geschrieben von Admin | 8. Oktober 2021

Von Michael Limburg unter Verwendung von Texten erstellt von Klaus Maier Dipl.Ing.

Am 07.10.21 diskutierten von den Parteien eingeladenen Fachleute den Gesetzentwurf Fraktion der Freien Demokraten – Drucks. 20/5904 im Hessischen Landtag. Es trägt den schönen Namen "Hessisches Wasserstoffzukunftsgesetz".

Der Dipl. Ing. Klaus Maier wurde als Sachverständiger gebeten dazu Stellung zu nehmen. Klaus Maier ist gleichzeitig aktiv im Bundesfachausschusses BFA 10 (zuständig für Klima- und Energiefragen) der AfD.

Er überprüfte die dem Gesetzentwurf zugrunde liegenden Angaben und Annahmen und erarbeitete eine 111 seitige Stellungnahme. Sie kann auf der Webseite des hessischen Landtages hier abgerufen werden.

Seine Ergebnisse sind vernichtend. Außer der löblichen Absicht der FDP beim Raubzug am dafür aufzubauenden Riesensubventionsschatz das Land Hessen nicht außen vor zu lassen, fand der Gutachter nichts, was für diese Technik im Hinblick auf die erhofften Ziele spricht. Im Gegenteil.

Lesen Sie seine Kritik (hier nur die Zusammenfassung).

Ergebnisse (Seite 6 ff)

Der Gesetzesentwurf ist ein legitimes Mittel, damit auch Hessen von den bereitgestellten Milliarden des Bundes und der EU anteilig profitieren kann. Diese Intention kann nicht kritisiert werden.

1. Aber:
2. Der Gesetzentwurf übernimmt völlig kritiklos die Haltung der Bundesregierung und der EU zur Energiewende und zur Wasserstoffwirtschaft. Für die Durchführung eines bedeutenden Projekts muss immer die Zielerreichung bei vertretbarem Aufwand gesichert sein. Hieran hat der Autor erhebliche Zweifel, sodass dies im Zentrum der Stellungnahme steht. Es bedeutet auch, dass er sich ausschließlich den quantitativen Merkmalen der endgültigen Lösung zuwendet.

3. Diese Stellungnahme zeigt, dass die Zielsetzung mit *grünem Wasserstoff* die Energiewende zum Erfolg zu führen, zwar technisch-physikalisch nicht unmöglich ist, aber in der Realität und von den volkswirtschaftlichen Kosten einen unverhältnismäßigen Aufwand darstellt, die vorgesehene Zielsetzung nicht 13 erreichen kann und somit unrealistisch ist (ausführlicher in Kapitel 12, Seite 80 ff).
4. Folgend einige Argumente:
5. So bedeutet der extrem niedrige Wirkungsgrad für die Anwendung von Wasserstoff im Verkehr, im Vergleich zur batteriegestützten E-Mobilität, fast den 4-fachen Ausbau der **Volatilen Erneuerbaren Energien (VEE)^A** in Deutschland. Auch propagierte Wasserstoffträger oder andere alternative Energieträger (z.B. Methanol oder Ammoniak) können im Vergleich der Energiedichte mit heutigen Kraftstoffen nicht bestehen. Jede Substitution führt zu vielfältigen Nachteilen, bei den Kosten, dem Volumen, dem Gewicht, der Transportkapazität, der Reichweite, dem technischen Aufwand etc.
6. Die Einschätzung des Wasserstoffbedarfs der Bundesregierung ist mindestens um den Faktor 5 niedriger als in diesem Papier im Detail nachgewiesen. Die offiziellen Darstellungen und Pläne entsprechen meist nicht den Realitäten, sondern beschönigen und blenden Problembereiche aus.
7. Das begrenzte Potenzial des möglichen Ausbaus der VEE in Deutschland führt dazu, dass praktisch der gesamte Wasserstoff importiert werden muss. Die angekündigte weltweite Umstellung auf Wasserstoff kann zu extremen Engpässen und damit zu deutlichen Preissteigerungen sowie zu problematischen Abhängigkeiten von politisch instabilen Staaten führen. Eine neue Energiekrise könnte die Folge sein (vergl. Ölkrise 1973).
8. Der Import von flüssigem Wasserstoff über deutsche Nordseehäfen erfordert sehr große Spezialschiffe, die es derzeit nicht gibt. Das benötigte, zusätzliche Wasserstoffnetz in Deutschland wird Investitionen im dreistelligen Milliardenbereich erfordern.
9. Es wird in Veröffentlichungen nicht thematisiert, dass der importierte Wasserstoff noch erhebliche Strommengen für den Transport im Land benötigt. Diese sind zusätzlich zu erzeugen und gesichert bereitzustellen.
10. Die entscheidende Erkenntnis lautet: Wasserstoffnutzung im Verkehrssektor bedeutet – in welcher Konstellation auch immer – bis zur energetischen Nutzung extreme Energieverluste.
11. Die Endenergie *Wasserstoff* ist vier bis fünf Mal teurer als die bewährten fossilen Kraftstoffe (Benzin, Diesel, Kerosin, Heizöl, Erdgas). Das führt dazu, dass volkswirtschaftliche Mehrkosten von jährlich 200 Mrd.€, allein für Wasserstoff, entstehen würden, die nur einen Teil der Energiewendekosten 1 darstellen. Nur für Wasserstoff würden rechnerisch grob 9.500 € pro Jahr für einen 4-Personenhaus halt anfallen.
12. Zur Ehrlichkeit gehört zu sagen, dass auch nach den immensen Investitionen von wenigstens Billionen Euro bis 2050 weiterhin jährliche Mehrkosten für Wartung, Betrieb und Erneuerung in

dreistelliger Milliardenhöhe für Deutschland aufgebracht werden müssen. Diese Belastung der privaten Haushalte bedeutet für viele einen erheblichen Wohlstandsverlust und für einige eine neue Form der Verarmung. Wohlhabende können sich auch den 4-fachen Kraftstoffpreis leisten. Es ist eine weitere, gefährliche Spaltung der Gesellschaft mit den daraus resultierenden Konsequenzen zu befürchten. Werden die Leistungsträger übermäßig belastet, wird diese wichtige Einkunftsquelle des Staates einfach das Land verlassen.

13. Da die Wasserstoffwirtschaft mit unüberwindlichen Nachteilen verbunden ist und sie die Zielerreichung der Energiewende auch nicht erleichtert, lehnt der Autor den eingeschlagenen Weg zur Wasserstoffwirtschaft aus grundsätzlichen und vor allem quantitativen Gründen ab. Die in diesem Papierermittelten und belegten Zahlen begründen diese Position in aller Deutlichkeit.
14. Mehr Einzelheiten finden Sie in →Kapitel 12 „Fazit der Energiewende mit Wasserstoff“.

^A Akzeptanzproblem Ausbau Windkraftanlagen

Hier nochmals der Link zur gesamten Arbeit, sie kann hier abgerufen werden