

Wunderwaffe „Wasserstoff“ zerschellt

geschrieben von Admin | 10. April 2024

Nach der E-Auto-Blase platzt nun auch die Wasserstoff-Blase. Wasserstofffahrzeuge und Wasserstofftransport sind schlichtweg zu teuer. Das hält die Ampel-Parteien nicht davon ab, ausgerechnet jetzt auf Wasserstoff zu setzen.

Von Holger Douglas

Ein großes Wasserstoff-Traumprojekt wurde offenbar stillschweigend beerdigt. Ein Konsortium, an dem auch Shell und der französische Energiekonzern Engie beteiligt sind, sollte eine große Anlage in Portugal bauen, um von dort sogenannten „grünen“ flüssigen Wasserstoff in die Niederlande zu transportieren. Wie das Fachmagazin *Hydrogen Insight* jetzt berichtete, wurde das Vorhaben bereits im vergangenen Oktober aufgegeben.

Es wird zwar immer noch als Vorzeigeprojekt auf einer Karte von Engie aufgelistet. Doch ein Pressesprecher von Shell bestätigte jetzt: „Nach Abschluss einer Machbarkeitsstudie mit den Konsortialpartnern haben wir uns im vergangenen Jahr aus dem Projekt in Portugal zurückgezogen, weil wir zu dem Schluss kamen, dass es wirtschaftlich nicht tragfähig ist.“

Für das Projekt waren bereits mehrere Millionen Euro aus dem EU-Innovationsfonds bereitgestellt.

Der Chef des Autokonzerns Stellantis, Carlos Tavares, hat auf einer Online-Veranstaltung betont, die Kosten für eine sogenannte Wasserstoffmobilität seien doppelt so hoch wie für die sogenannte Elektromobilität.

Die Kosten der Wasserstoffmobilität seien „himmelhoch“ und „weit davon entfernt, erschwinglich zu sein“. Vor etwa zwei Monate hatte sein Unternehmen acht neue Brennstoffzellen-Vans auf den Markt gebracht.

Wie *Hydrogen Insight* bereits im September letzten Jahres festgestellt hat, sei ein Toyota-Brennstoffzellenauto fast 14-mal teurer als ein vergleichbares Tesla-EV. Tavares wiederum fügte hinzu, dass Wasserstofffahrzeuge für „große Unternehmen“ geeignet sein könnten, aber nicht für „normale Bürger“.

Nach den Plänen eines weiteren Wasserstoff-Projektes, H2Sines.Rdam des portugiesischen Unternehmens EDP Energias de Portugal, sollte flüssiger Wasserstoff mit Schiffen in die Niederlande transportiert werden. Die ersten Lieferungen sollten ab 2028 erfolgen. Allerdings störte Ende des vergangenen Jahres ein deftiger Korruptionsskandal die Kreise, bei dem der linke Präsident Costa zurücktreten musste; bei solchen Projekten sind so viele EU-Staatsgelder im Spiel, dass sich Korruption schon fast

zwangsläufig breitmacht.

Bisher gibt es noch keine Schiffe, die auf minus 253 Grad abgekühlten Wasserstoff transportieren können. Nur das japanische Versuchsschiff „Suiso Frontier“ fährt mit lausigen 100 Tonnen Wasserstoff oder knapp 1300 Kubikmeter.

Allerdings gehört Wasserstoff zu den unsinnigsten Arten, Energie zu transportieren. Die Energiedichte pro Volumen ist denkbar schlecht; das bedeutet, es ist ineffizient und damit teuer, ihn als Kraftstoff zu verwenden. Es ist zudem aufgrund der physikalischen Eigenschaften schwer und teuer, Wasserstoff zu transportieren und zu lagern. Letztlich eine teure Energieverschwendung ohnegleichen.

Das scheint fast die Voraussetzung für SPD, Grüne und FDP zu sein, jetzt erst recht auf Wasserstoff zu setzen. Die Parteien haben sich in Berlin auf die Finanzierung für den milliardenschweren Aufbau eines Wasserstoff-Kernnetzes verständigt. Das Vorhaben könne nun in dieser Woche im Bundestag beraten und beschlossen werden, so die energiepolitischen Sprecher von SPD, Grüne und FDP.

Das 10.000-Kilometer umfassende Netz an Wasserstoffleitungen soll nicht schon 2032, sondern bis spätestens 2037 stehen. Damit würden auch die Finanzierungslasten für die Betreiber gestreckt, betonte Nina Scheer, die als „Expertin“ der SPD auftritt. Das deutsche Gasleitungsnetz umfasst übrigens derzeit eine Länge von etwa 600.000 Kilometern.

Im Pleitefall eines Betreibers sollen nicht die anderen haften. „Wir haben erreicht, dass der Kernnetzaufbau privatwirtschaftlich erfolgt und schaffen nun attraktive Investitionsbedingungen für die Branche“, so FDP-Mann Michael Kruse.

Das Netz soll Industrie, Kraftwerke, Häfen und Speicher miteinander verbinden. Die Fernleitungsnetzbetreiber (FNP) schätzen die Kosten auf knapp 20 Milliarden Euro.

Die Wunderwaffe Wasserstoff – nach der sogenannten Verkehrswende mit Elektromobilität die nächste Blase, die platzt.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE hier