

Autor: Davina Spohn

Seite: 1

¹ von PMG gewichtet 04-2021

Mediengattung: Online News

Visits (VpD): 2.947 ¹

WASSERSTOFF: "Wir müssen jetzt Gas geben!"

Der Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft muss jetzt an Fahrt aufnehmen. Mit welchen Mitteln das gelingen kann, erörterten Teilnehmer bei einer Onlinediskussionsrunde des DVGW.

Keine Frage, die Herstellungskosten für grünen Wasserstoff sind zu hoch. Wie "dieses Tal der Tränen" durchschritten werden kann, wollte Gerald Linke, Vorstandsvorsitzender des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches (DVGW), von den Teilnehmern einer Diskussionsrunde im Rahmen der "DVGW-Wasserstoff-Wochen" am 10. Juni wissen.

Deutlich gegen eine Opex-Förderung als politisches Instrument sprach sich Tobias Goldschmidt aus. Der Staatssekretär des Energieministeriums des Landes Schleswig-Holstein erachtet aus ordnungspolitischen Gründen eine Förderung der Betriebskosten von Wasserstoffprojekten für falsch. Der Politikwissenschaftler befürchtet, dass mit einer solchen Förderung seitens der Politik der Druck entfalle, den CO₂-Preis tatsächlich anzuheben.

Für eine staatliche Förderung der Betriebskosten sprach sich dagegen Werner Diwald aus. "Industriepolitisch stehen wir in einem internationalen Wettbewerb. Wir können nicht mehr warten", betonte der Vorstand des Deutschen Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verbands (DWV) mit Blick auf die Klimaschutzziele und die Arbeitsplätze, die es in Deutschland zu halten gilt. Den Wasserstoffsektor sieht er als "gigantische Chance für Deutschland und für Europa". Eine Opex-Förderung würde der deutschen Industrie jetzt helfen loszulegen. Die Erfahrungen, die in Reallaboren wie etwa der "Westküste 100" in Schleswig-Holstein gesammelt werden, müssten sich endlich in marktwirtschaftlichen Projekten niederschlagen.

Dem schloss sich Sabine Augustin, Head of Corporate Development & Strategy beim Gasnetzbetreiber

Open Grid Europe (OGE), an. Neben der Opex-Förderung sei auch eine Capex-Förderung – die Förderung der Investitionskosten – wichtig, um den Wasserstoffhochlauf anzufachen. "Wir müssen jetzt Gas geben!", drängte Augustin angesichts der Klimaschutzziele, bis 2030 55 % der Treibhausgase im Vergleich zu 1990 einzusparen. Erst 24 % davon seien 2019 erreicht worden – "Der anstrengende Teil des Weges steht uns noch bevor."

Auf der Nachfrageseite müsse der Anreiz geschaffen werden, dass grüner Wasserstoff eingesetzt wird, so Augustin weiter. Angelehnt an die Zielwertsetzung bei der Treibhausgasminimierung brachte sie die Einführung eines Zielwertes zum Einsatz von Wasserstoff in verschiedenen Sektoren ins Spiel. "Dies würde auf Erzeugerseite Investitionen anreizen und für einen langfristigen Planungshorizont sorgen."

Glaubenskrieg Grün und Blau

Konkrete Zahlen zu Wasserstoffherstellungskosten brachte Goldschmidt mit Verweis auf eine Studie zu Schleswig-Holstein in die Diskussionsrunde ein: "Bei ausgeförderten EEG-Windkraftanlagen gehen wir davon aus, dass wir in Schleswig-Holstein im Jahr 2025 das Kilogramm grünen Wasserstoff für 4,20 Euro und in 2030 für 3,50 Euro herstellen können." Im globalen Vergleich könne Deutschland, was den Preis für grünen Wasserstoff betrifft, zumindest im nächsten Jahrzehnt mithalten. Der bestehende Kostenunterschied zu den anderen Farben des Wasserstoffs müsse mit der CO₂-Bepreisung reguliert werden, erklärte Goldschmidt.

Bezogen auf die Preisunterschiede geht Augustin davon aus, dass sich die Preise für grünen Wasserstoff dem blauen

2030 oder 2035 angleichen werden. Sie betonte, dass beide Wasserstofftechnologien zur CO₂-Reduktion beitragen. Mit Blick auf die Wasserstoffstrategie der Europäischen Kommission ergänzte Gerald Linke: "Im Vergleich zu Deutschland ist dort blauer Wasserstoff gar nicht so verpönt und damit auch nicht die hierzu nötige CCS-Technologie." CCS steht für "Carbon Capture and Storage", also für die Abscheidung und Speicherung des bei der Herstellung von blauem Wasserstoff entstehenden CO₂.

Blauer Wasserstoff bremst Hochlauf aus

Den klaren Fokus allein auf grünen Wasserstoff sieht dagegen Goldschmidt für das Land Schleswig-Holstein, das aufgrund seines hohen Windaufkommens gute Standortbedingungen zur Produktion von grünem Wasserstoff bietet. Blauer Wasserstoff möge klimapolitisch Sinn ergeben, jedoch wolle er sich dafür nicht öffnen, "solange es in Deutschland nicht die Bereitschaft gibt, CCS durchzuführen", so Goldschmidt. Viele Landesgesetze würden die CCS-Technologie für sich ausschließen, bestätigte Diwald. Im Hinblick auf die Akzeptanzprobleme bezweifelt er, dass mithilfe des blauen Wasserstoffs de facto mehr Geschwindigkeit für den Wasserstoffhochlauf aufgebaut werden könne.

Vielmehr befürwortet er einen stärkeren Ausbau der Erneuerbaren etwa durch zusätzliche Offshore-Eignungsgebiete und Solarflächen. Zudem müssten mehr Forschungsgelder in CO₂-freie Wasserstofftechnologien fließen wie etwa türkisen Wasserstoff, der über die thermische Spaltung von Methan hergestellt wird.

Wörter: 622

Urheberinformation: Energie und Management Verlags GmbH