„Wasserstoff – die Zukunft der Mobilität"

Paul Christian Jezek sprach mit Gregor Heinz Rosinger über Wasserstoff und das entsprechende Umfeld

© Martina Draper, Rosinger Group

Gregor Heinz Rosinger (geb. 12. 4. 1966) ist Gründer und Mastermind der Rosinger Group.

Herr Rosinger, sie hatten in den letzten Jahrzehnten unter anderem im Bereich Energietechnik investiert und diese Unternehmen dann sehr erfolgreich wieder verkauft. Sind Sie aus diesem Bereich ausgestiegen?

Nein. Selbstverständlich bin ich weiterhin in diesem Bereich investiert – allerdings hat sich mein Fokus etwas verschoben.

In absoluten Beträgen ist mein Eigenkapital in der Energietechnik-Branche heute ein Vielfaches von dem, was ich Anfang der 90er Jahre in unsere Fabriken investiert hatte, als wir unter anderem Kesselanlagen für Großkraftwerke, Biogasreaktoren oder auch Reaktoren, Verdampfer etc. für den Biodieselbereich gebaut hatten.

Sie können daraus erkennen, dass Energiethemen weiterhin stark im Fokus liegen.

Keine „Stromer"

Sind Sie in Elektromobilität investiert?

Wenn Sie damit sogenannte „Stromer" meinen, die mit Strom aus der Steckdose „betankt" werden und hunderte Kilo schwere Akku-Pakete mit sich herum führen (müssen), dann ist die Antwort ein klares Nein. Mit Mobilität hängt mein derzeitiges „energietechnisches Hauptinvestment" indirekt aber durchaus zusammen.

Das klingt ein wenig geheimnisvoll.

Ist es aber gar nicht. Ich bin Mehrheitsgesellschafter eines Unternehmens der „Wasserstoff-Energie-Technik". Unter diesem Begriff „Wasserstoff-Energie-Technik" versteht man Anlagen zur Erzeugung von Wasserstoff, der technisch hochrein genug ist, um in Brennstoffzellen eingesetzt werden zu können, de facto also als Treibstoff (oder – bei anderer Sichtweise – als Zwischenenergieträger) für Wasserstoffautos.

Natürlich gibt es eine Reihe von Anlagenbauern am Markt, die unterschiedlichste Technologien zur Herstellung von Wasserstoff einsetzen. Das Spektrum reicht dabei von der sehr stromintensiven Elektrolyse von Wasser bis zur Herstellung von Wasserstoff aus fossilen Substanzen. Das Verfahren meiner Mehrheitsbeteiligung ist in der Lage, unterschiedliche Ausgangsmaterialien einzusetzen, darunter auch Biomasse bzw. organische Abfälle, und zwar sortenrein oder in Kombination.

Das spricht also sehr für einen nachhaltigen Ansatz.

Das achtzigfache Problem

Und warum haben Sie sich nun gegen ein Investment in die Welt der „Stromer" entschieden? Wenn Sie neben der „Wasserstoff-Welt" auch bei den „Stromern" investiert wären, hätten Sie doch gleich zwei Mal Upside-Potenzial.

Als Investor hat man auch eine große gesellschaftliche Verantwortung und diese nehme ich sehr ernst. Die Elektromobilität mit „Stromern" hat noch deutlich zu viele ungelöste Probleme, insbesondere im Bereich der Entsorgung von Akkus, die eine Menge von schädlichen Substanzen enthalten.

Ein Stromer hat z.B. 80mal so viel Akku-Kapazität wie das Mercedes Wasserstoffauto der OMV, das ich fahren durfte. Man kann es auch anders ausdrücken: der erwähnte Stromer verursacht in Bezug auf Akkuentsorgung ein gleich großes Problem wie 80 (!) Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeuge!

Die Industrie arbeitet zwar daran, das Entsorgungsproblem zu lösen, aber nie-

DIE ROSINGER GROUP

Aufgrund herausragender Alleinstellungsmerkmale, einem exzellenten Netzwerk sowie profunder Kapitalmarktexpertise konnte sich die Rosinger Group innerhalb der letzten drei Jahrzehnte als anerkannter Finanzkonzern positionieren und setzte bei Finanzierungslösungen rund um den gehobenen Mittelstand neue Standards.

Der Grundstein für diese Erfolgsgeschichte wurde 1985 durch erste namhafte eigene Investments von Gregor Rosinger gelegt. Das erste Beratungsmandat wurde 1996 übernommen, der Beratungssektor 1999 in eine eigene Gesellschaft ausgegliedert. Beratungssektor und Beteiligungsgesellschaften existieren auch 2015 parallel, unabhängig und erfolgreich innerhalb der Rosinger Group.

mand kann garantieren, ob in einigen Jahren hier wirklich taugliche und zukunftssichere Lösungen vorliegen werden.

Vielleicht gibt es dann solche Lösungen – vielleicht aber auch nicht!

Ist das nicht zu pessimistisch gedacht?

Keineswegs – nur realistisch!

Es gibt leider viele technische Herausforderungen, die historisch belegt bisher nicht zufriedenstellend gelöst werden konnten. Ein Beispiel, das wohl jedem bekannt ist: Auch Atomkraftwerke wurden seinerzeit gebaut und in Betrieb genommen, weil man dachte, dass es – bis Atommüll in größeren Mengen anfallen würde – Technologien geben würde, um die radioaktiven Abfälle unschädlich zu machen und einfach und kostengünstig zu entsorgen. Dann wurde (immer mehr) „zwischengelagert" und schließlich musste man sich eingestehen, dass man Endlager braucht, denn jene Technologie, die Atommüll unschädlich machen und kostengünstig entsorgen kann, gibt es bis heute nicht. Jetzt denken manche Staaten über den Ausstieg aus der Atomkraft nach. (Österreich ist bekanntlich nie wirklich eingestiegen, sondern hat „nur" ein 1:1-Modell gebaut.)

Darüber hinaus muss auch klar gesagt werden, dass in den Augen mancher Mitbürger der Strom zwar „aus der Steckdose kommt", aber vielen nicht klar bzw. bewusst ist, dass als CO2-neutral oder klimafreundlich hergestellt beworbener Strom in manchen Fällen absolut nicht wirklich „grün" ist, weil zum derzeitigen Zeitpunkt im europäischen Strommix immer noch sehr viel Atomstrom dabei ist. Das Problem besteht ja darin, dass „Zufallsstrom", der via Wind und Sonne witterungsabhängig einmal mehr oder weniger hergestellt wird, nicht unbedingt dann produziert wird, wenn der Bedarf da ist. Denn die Speichermöglichkeiten fehlen.

Auch hier könnte übrigens Wasserstoff als Zwischenenergieträger eine hervorragende Lösung sein, um nicht speicherbare Stromspitzen aus regenerativer Energie einer sinnvollen Nutzung zuzuführen, indem diese Erzeugungsspitzen über Elektrolyse in Wasserstoff umgewandelt werden.

Wasserstoff kann gespeichert werden, kann transportiert werden, kann ungefähr gleich schnell wie konventioneller Kraftstoff getankt werden – und hat den Vorteil, dass es bei einem Wasserstoff-Brennstoffzellen-Auto als Abgas nur reinen Wasserdampf gibt. Dazu kommt noch dieselbe Reichweite wie ein Benziner!

Sie sehen also die Zukunft der Mobilität im Wasserstoff.

Das ist eine Frage der Zeit. In 10 bis 15 Jahren sehe ich eine Koexistenz verschiedenster Antriebsform auf den Straßen Europas. Da werden Diesel, Benziner, Hybride, immer mehr Wasserstofffahrzeuge, aber auch „reine" Stromer unterwegs sein.

Nach 2030 sollte dann der Anteil der reinen Diesel und Benziner immer stärker zurückgehen. Ob dann Wasserstoff oder Stromer die Nase vorne haben, kann und wird auch durch politische Entscheidungen oder Vorgaben beeinflusst werden. Dennoch halte ich mir immer wieder vor Augen, dass auch vor fast 100 Jahren schon viele Stromer auf den Straßen unterwegs waren und deren Hersteller und Lobbyisten Unsummen für Werbekampagnen ausgegeben haben. Im Endeffekt hat sich in der Praxis dann binnen ein bzw. zwei Jahrzehnten der flüssige Treibstoff (damals Benzin bzw. Diesel) durchgesetzt und die Stromer sind fast in Vergessenheit geraten.

Und heute? Die Nachteile der Stromer sind nach wie vor weitgehend ungelöst und eklatant. Warum also sollte die Mobilität des 21. Jahrhunderts nicht zunehmend durch Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeuge geprägt werden?

DIE GRUNDSÄTZE

Die Rosinger Group wird ausschließlich in Geschäftsbereichen tätig, in denen sie über profundes, detailliertes Wissen sowie über langjährige Erfahrungen und ein tiefgreifendes, belastbares Kontaktnetzwerk verfügt.

Dank konsequenter fachlicher Spezialisierung und einschlägiger Branchenkenntnisse werden sämtliche Dienstleistungen auf höchstem Niveau offeriert. Das Team der Rosinger Group besteht aus hochqualifizierten Rechtsanwälten, Wirtschaftsprüfern, Unternehmensberatern, Technologie-, Kapitalmarkt-, Patent- und Medienexperten, die bereits auf multiple, langjährige Erfahrungen in den jeweiligen Wirtschaftssektoren zurückblicken und somit eine umfassende Betreuung von Corporate-Finance-Mandaten garantieren können.

Die Rosinger Group sieht Herausforderungen als Chancen – egal ob die Hausbank bereits abgelehnt hat, weil es sich um einen Restrukturierungsfall, eine Auslandsinvestition, ein komplexes Geschäftsmodell oder um eine Kombination dieser Faktoren handelt. Zu den Stärken der Gruppe zählen Expertise und Erfahrung insbesondere in den folgenden Situationen:

* Finanzierungen für Kapitalbedarf im Ausland (z. B. Osteuropa, Russland, Ukraine, Kasachstan, Türkei, Indien, China, Marokko etc.)
* Restrukturierungsfälle, Absatzfinanzierungen und Nachfolgelösungen im In- und Ausland
* Finanzierungen für Unternehmen im In- und Ausland mit Patenten, Marken oder Technologien, deren wirtschaftlicher Wert deutlich über dem Buchwert liegt.

Mission Wasserstoff - Number One Investor testen Sie
Mitwirkende: Number One Investor Gregor Rosinger, OMV Manager Walter Böhme, Chefredakteur Paul Christian Jezek, sowie die Fotografin Martina Draper und deren Assistentin Michaela Mejta
In der Hauptrolle: Der „OMV Wasserstoff Mercedes"

Der technologieaffine Investor Gregor Rosinger hat sich mit dem OMV Wasserstoff-Mercedes neben der OMV Wasserstofferzeugungsanlage in Schwechat eingeparkt und beantwortet Fragen von Chefredakteur Paul Christian Jezek

Weiter geht's – das Wasserstoffauto macht Spaß und hat schon beim Anfahren ein hervorragendes Drehmoment…

Beim OMV-Ententeich mit Biotop (ja, das gibt es wirklich) angekommen…

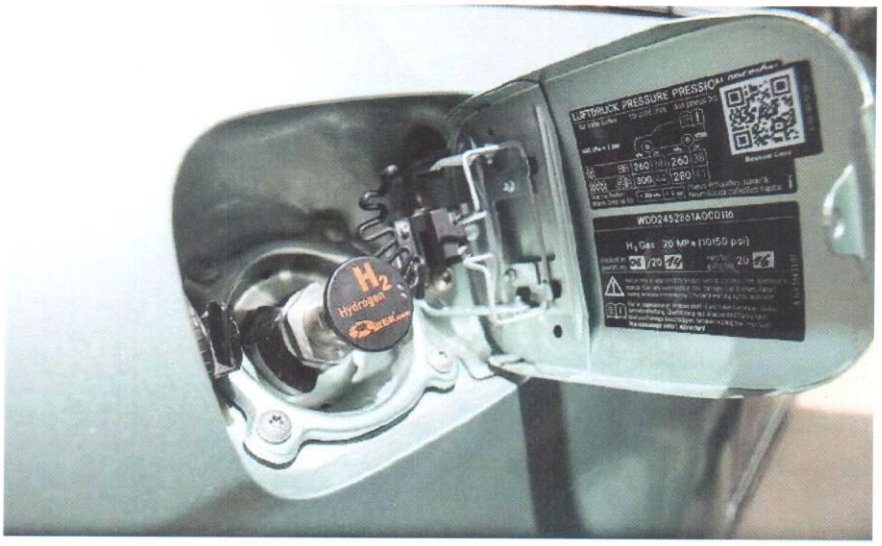
„Endlich eine Autofolierung auf die man stolz sein kann", meint Gregor Rosinger

Der Blick sagt alles – das Auto lässt keine Wünsche offen…

Nach der ausgiebigen Testfahrt muss natürlich auch getankt werden. Der an der Wiener OMV Wasserstofftankstelle zu lesende Slogan ist Programm…

Die Wasserstoffzapfsäule befindet sich nur wenige Autolängen neben der „normalen" OMV Tankstelle in der Wiener Shuttleworthstraße, die Einfahrt ist dieselbe, Kassa und Shop auch…

Der Wasserstofftankstutzen sieht auf dem ersten Blick nicht sehr viel anders aus als bei einem konventionellen Diesel oder Benziner, dennoch ist die Kupplung anders. Diese muss technisch deutliche höhere Anforderungen insbesondere bei Dichtheit sowie Druck- und Kältebeständigkeit erfüllen.



Das erste Mal Wasserstofftanken - Die Spannung steigt…

Walter Böhme, Leiter des OMV Innovationsmanagements, erklärt und demonstriert den Tankvorgang – Volltanken mit Wasserstoff dauert ca. 3 Minuten, das reicht für rund 500 km Fahrtstrecke…

Wasserstoff wird in flüssiger Form getankt, hier mit einem Druck von 700 bar, es gibt aber auch alternative Technologien am Markt die mit „nur" 350 bar oder mit Temperaturen von minus 254 Grad Celsius arbeiten…

Der Investor Gregor Rosinger und der OMV Manager Walter Böhme sind sich einig: „Die längerfristige Zukunft der Mobilität liegt im Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb!"