



## Position der Westfalen-Gruppe zum Wasserstoff-Markthochlauf

### Executive Summary

#### Industrie: H<sub>2</sub>-Markthochlauf durch verbesserte Rahmenbedingungen anreizen

- Unvorteilhafte und nicht verlässliche politische Rahmenbedingungen hemmen Investitionen in Wasserstoff-Projekte. Zur Unterstützung des Markthochlaufs ist eine flankierende und langfristige Regulatorik ist notwendig, bspw. durch eine stärkere CO<sub>2</sub>-Bepreisung, attraktive Strombezugskosten und wettbewerbsfähige Produktionskriterien.
- Europäische Bestimmungen, insbesondere die RED II, verteuern die Produktion von grünem Wasserstoff durch strenge Strombezugskriterien, die für andere strombasierte Industrieanwendungen nicht gelten. Eine Anpassung dieser Kriterien für Elektrolyseure ist daher unerlässlich.
- Grundsätzlich ist eine vereinfachte und standardisierte Förderung notwendig, um bürokratische Hürden zu reduzieren und insbesondere den Mittelstand zu unterstützen. Förderungen sollten Kosten senken, Risiken abfedern und langfristige Planungssicherheit sowie Wettbewerbsvorteile bieten.
- Westfalen setzt sich für die Einführung eines Stufenmodells bei der Unterquote für klimafreundlichen Wasserstoff in der Industrie ein (REDIII), das zeitnah eine erste moderate Quotierung sowie einen planbaren Quotenhochlauf vorsieht.

#### Mobilität: Wasserstoff-Hochlauf gelingt nur mit starkem politischem Bekenntnis

- Kostenneutrale oder vergleichsweise günstig umsetzbare Maßnahmen wie eine langfristige Mautbefreiung und Steuererleichterungen für Wasserstofffahrzeuge jeder Antriebsart sind notwendig. Ohne diese Maßnahmen wird sich Wasserstoff als Antriebsart nicht durchsetzen können. Investitionen müssen gleichzeitig in Erzeugung, Transport, Speicherung, Tankstellen und Endnutzung erfolgen.
- Eine strategische Förderung, die zeitgleich sowohl Angebot als auch Nachfrage unterstützt und auch langfristig angelegt ist, ist während des Hochlaufs zwingend notwendig, um den Wasserstoff-Mobilitätsmarkt zu etablieren und Skalen- und Lerneffekte zu erzielen.
- Neben der Förderung der H<sub>2</sub>-Tankstelleninfrastruktur darf auch Förderung zur Anschaffung von H<sub>2</sub>-Schwerlastfahrzeugen nicht vergessen werden.

#### Über die Westfalen-Gruppe

- Die Westfalen-Gruppe stellt seit über 100 Jahren Energie bereit und beliefert ihre Kunden seit mehr als 40 Jahren mit Wasserstoff.
- Die rund 2.300 Mitarbeitende umfassende Unternehmensgruppe versorgt neben dem industriellen Mittelstand auch Kunden aus dem Mobilitäts- und Wärmebereich mit H<sub>2</sub>.
- Westfalen treibt aktuell zahlreiche Wasserstoff-Projekte mit diversen Partnern im In- und Ausland voran, darunter H<sub>2</sub>-Produktionsanlagen (u. a. Elektrolyseure), lokale Wärmeversorgungen sowie der Aufbau einer H<sub>2</sub>-Tankstelleninfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge inklusive Abfüllstationen und Trailer.



## Vorwort

Um Wasserstoff-Projekte mit mittelständischen Partnern und Kunden erfolgreich umsetzen zu können, sind geeignete Rahmenbedingungen für die Westfalen-Gruppe von großer Bedeutung. In der aktuellen frühen Marktphase von Wasserstoff erweisen sich Förderungen als notwendiger Anreiz. Bei der Mittelverwendung des 500 Milliarden Euro großen Sondervermögens für die Infrastruktur ist entscheidend, dass ausreichend in Zukunftstechnologien wie Wasserstoff investiert wird – nur so können wir unsere Wettbewerbsfähigkeit erhalten, Wachstum generieren, das Klima schützen und gleichzeitig energieresilienter werden.

Jedoch können auch durch entlastende Regulierungen ähnliche und für den Staat kostengünstige Effekte erzielt werden. Westfalen will weiterhin investieren und zu Wachstum, Beschäftigung und Klimaschutz beitragen – dazu ist der Abbau von Bürokratie entscheidend. Die Westfalen AG versorgt den industriellen Mittelstand u. a. mit Wasserstoff. Diese Versorgung ist nicht leitungsgebunden, sondern erfolgt per Trailer. So können auch kleinere Unternehmen ohne Netzanschluss sofort dekarbonisiert werden. Damit leistet Westfalen nicht nur einen Beitrag zum Klimaschutz, sondern entlastet auch den Bedarf an Investitionen in die Pipeline-Infrastruktur in einem unsicheren Marktumfeld.

In diesem Positionspapier werden Einblicke in die Bereiche Industrie und Mobilität gegeben sowie dringend notwendige Anpassungsbedarfe zum Abbau bürokratischer Hürden aufgezeigt.

## 1. Industrie: H<sub>2</sub>-Markthochlauf durch verbesserte Rahmenbedingungen anreizen

### Politische Rahmenbedingungen hemmen Investitionen in Wasserstoffprojekte

Um die Klimaziele des Industriesektors zu erreichen, gleichzeitig die inländische Wertschöpfung zu sichern und resilient zu gestalten, ist Wasserstoff ein entscheidender Faktor. Dabei wird Wasserstoff bereits heute im industriellen Maßstab eingesetzt. Die Substitution von grauem durch grünen Wasserstoff ist damit ein wichtiger Schritt zur Dekarbonisierung und führt als Industriegas lediglich zu moderaten Kostensteigerungen beim Endprodukt. Dagegen ist die Umstellung von Erdgas auf Wasserstoff als Rohstoff in Industrieprozessen mit erheblichen finanziellen Mehraufwänden verbunden. Dies liegt nicht nur in teureren Rohstoffpreisen, sondern auch in notwendigen Prozessanpassungen begründet. Der Anreiz zur nachhaltigen Umstellung ist aufgrund der Kosten und regulatorischen Rahmenbedingungen aktuell weder für die Umstellung von grauem Wasserstoff noch von Erdgas gegeben.

### Lösungsvorschlag der Westfalen-Gruppe

Insbesondere regulatorische Maßnahmen wie eine stärkere CO<sub>2</sub>-Preisseigerung und attraktive Strombezugskosten begünstigen die Umstellung von thermischen Prozessen in der Industrie auf Wasserstoff. Es ist davon auszugehen, dass sich hierdurch ein automatischer Marktmechanismus entwickeln kann. Würden Energieträger mit ihrem CO<sub>2</sub>-Ausstoß höher bepreist, wären auch in anderen Bereichen keine Subventionen mehr erforderlich. Um Investitionen in die Produktion von Wasserstoff langfristig planbar, sofort umsetzbar und generell günstiger zu machen, sind stabile Rahmenbedingungen notwendig. Dazu gehört auch eine langfristige Befreiung von der Stromsteuer und Netzentgelten über 2027 hinaus.



## Überregulierung zur Anreizung des Wasserstoffhochlaufs abbauen

Aktuell sind es besonders Bestimmungen von europäischer Ebene, die die Produktion von nachhaltigem Wasserstoff ausbremsen. Dies betrifft besonders den Rechtsakt der RED II (siehe insbesondere Delegierte Verordnung (EU) 2023/1184), die in Deutschland in der 37. BImSchV (Verordnung zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen und mitverarbeiteten biogenen Ölen auf die Treibhausgasquote) umgesetzt wurde.

Der Delegierte Rechtsakt auf Grundlage des Art. 27 Abs. 3 RED II regelt die Produktionsbedingungen von erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs – RFNBO, insbesondere deren Strombezugskriterien. Trotz des berechtigten Interesses, bei der Produktion von grünem Wasserstoff dem Strommarkt keine dringend benötigten erneuerbaren Energien zu entziehen, hemmen die Bestimmungen zur Zusätzlichkeit (ab 2028 nur Nutzung von Anlagen die nicht früher als 36 Monate in Betrieb gegangen sind) und Gleichzeitigkeit (bis 2030 monatliche Korrelation zwischen Energieerzeugung und Wasserstoffproduktion, dann sehr praxisferne stündliche Korrelation) Investitionen in Anlagen zur Produktion von grünem Wasserstoff. Darüber hinaus stellen sie eine Ungleichbehandlung gegenüber den Strombezugskriterien anderer Technologien wie batterieelektrische Fahrzeuge (BEVs) dar, die fossile Energie nutzen dürfen, ohne bürokratische Nachweise erbringen zu müssen. aktuell nicht gegeben

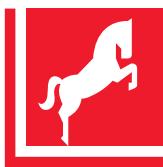
## Lösungsvorschlag der Westfalen-Gruppe

Wir unterstützen die langläufigen Forderungen der Branche, beim Kriterium der Zusätzlichkeit eine Verlängerung der Bestandschutz-Klausel zu gewähren. Die Klausel soll für alle Produktionsanlagen für mindestens zehn Produktionsjahre gelten, die vor 2030 in Betrieb genommen werden. Wenn Elektrolyseure dann erst 2040 das Kriterium der Zusätzlichkeit erfüllen müssen, bestünde ein deutlicher Anreiz, trotz aktuell schwieriger Bedingungen Elektrolyseure bis 2030 zu planen und zu bauen. Darüber hinaus sollte auf die Verengung der monatlichen auf eine stündliche Korrelation verzichtet werden. Diese strengere, wie ab 2030 vorgesehene, stündliche Korrelation stellt eine Ungleichbehandlung zu anderen Technologien dar und verteuert den grünen Wasserstoff unnötig.

## Nur bürokratiearme Förderung ist hilfreiche Förderung

Eine praxisnahe Regulierung ist von entscheidender Bedeutung für einen erfolgreichen Hochlauf des gesamten Wasserstoff-Marktes. Eine übermäßige Bürokratie, insbesondere im Bereich Förderung, stellt jedoch besonders für mittelständische Unternehmen eine Hürde dar, die den gesamten Markthochlauf hemmt. Dies ist insbesondere bei den Klimaschutzverträgen zu beobachten, die vielfach ungeeignet und im Förderumfang unzureichend sind. Zudem spielt die Substitution von grauem Wasserstoff hier bislang keine Rolle.

Die bestehenden europäischen und deutschen Förderprogramme sind teilweise so komplex, dass die Westfalen-Gruppe bereits externe Dienstleister beauftragen musste, um Förderanträge sachgerecht stellen zu können. Die entstandenen Kosten sind umso gravierender, da die Umsetzung bereits bewilligter Förderprojekte aufgrund des Bundesverfassungsgerichtsurteils zum Bundeshaushalt 2023 nicht zur Auszahlung gekommen ist. Dies hat zur anhaltenden Verunsicherung sowohl bei uns als auch bei unseren mittelständischen Kunden geführt.



## Lösungsvorschlag der Westfalen-Gruppe

Insgesamt differieren die einzelnen Förderprogramme zu stark – die Anforderungen sind zu kompliziert. Wir begrüßen die Zielsetzung der Bundesregierung, wonach Antrags- und Nachweispflichten vereinfacht und standardisiert werden sollen. Neben standardisierten Förderrahmen sollte die deutsche, wie europäische Förderung stärker an Ergebniskriterien wie tatsächlich geleisteter CO<sub>2</sub>-Reduktion ausgerichtet werden.

Die zu erfüllenden Bestimmungen und Nachweispflichten hinsichtlich Zertifizierungen, CO<sub>2</sub>-Fußabdruck und Projektdetails müssen erheblich reduziert und weitestgehend standardisiert werden, damit der Mittelstand ebenfalls profitiert. Nur so kann neben den personalstarken Großkonzernen auch die gesamte deutsche Wirtschaft ihre Innovationskraft für die Transformation einsetzen.

Bereits bestehende Förderprogramme wie Klimaschutzverträge oder die Bundesförderung Industrie und Klimaschutz (BIK) müssen, wie im Koalitionsvertrag vereinbart, unbedingt finanziell verstetigt werden. Insbesondere bei den Klimaschutzverträgen müssen Prozesse vereinfacht und die Förderfähigkeit verbreitert werden. Zudem muss hier unbedingt auch die Möglichkeit geschaffen werden, grauen Wasserstoff zu substituieren. Die im Koalitionsvertrag neu angekündigte Wasserstoff-Förderung für den Mittelstand begrüßen wir ausdrücklich.

### Unklarer regulatorischer Rahmen führt zu Investitionszurückhaltung

Die EU-Erneuerbaren-Richtlinie (RED III) sieht detaillierte Quoten für den Einsatz von zukunftsfähigen erneuerbaren Brennstoffen nicht biogenen Ursprungs (Renewable Fuels of Non-Biological Origin, RFNBO) vor, wozu grüner Wasserstoff und dessen Derivate zählen. Erstmals wurde eine Industrieunterquote für Wasserstoff definiert, wonach der aktuell in der Industrie eingesetzte fossile Wasserstoff bis 2030 zu 42 Prozent und bis 2035 zu 60 Prozent durch RFNBO-konformen Wasserstoff ersetzt werden muss.

Die Westfalen-Gruppe hält die vorgeschlagene Quotierung in zwei Schritten für zu ambitioniert. Eine Quote von 42 Prozent ab 2030, ohne bereits im Vorfeld durch niedrigere Quoten den Markt anzureizen, ist nicht sinnvoll, um einen geglätteten und damit marktwirtschaftlich orientierten H<sub>2</sub>-Hochlauf zu erzielen. Grundsätzlich befürwortet die Westfalen AG laufende Überlegungen hinsichtlich der Einführung einer Industriequote für Wasserstoff.

## Lösungsvorschlag der Westfalen-Gruppe

Bei der Umsetzung in nationales Recht setzt sich die Westfalen-Gruppe dafür ein, bei der Ausgestaltung und den begleitenden Regelungen klare Signale für Unternehmen zu gewährleisten.

Dafür schlagen wir ein Stufenmodell vor, das bereits ab 2026/2027 eine erste moderate Quotierung vorsieht und anschließend für alle Akteure klare und über die Jahre moderat steigende Quoten vorgibt, die eindeutige Investitionssignale senden. Dies ist auch vor dem Hintergrund geboten, dass die Planung und der Bau entsprechender Elektrolyseure Jahre dauern. Neben RFNBO-konformem Wasserstoff sollte auch CO<sub>2</sub>-armer Wasserstoff in der Hochlaufphase berücksichtigt werden.



## 2. Mobilität: Wasserstoff-Hochlauf gelingt nur mit starkem politischem Bekenntnis

### Neben Förderung den Markthochlauf durch kostengünstige Regulierung unterstützen

Die Förderung entlang der gesamten Wertschöpfungskette bleibt essenziell, um den Wasserstoff-Markthochlauf zu gewährleisten. Allerdings kann und sollte der Gesetzgeber auch im Lichte knapper Haushaltssmittel weitere regulatorische Maßnahmen erwägen, die vergleichsweise kostengünstig und schnell Abhilfe schaffen können.

#### Lösungsvorschlag der Westfalen-Gruppe

Kostenneutrale oder vergleichsweise günstig umsetzbare Maßnahmen für Wasserstofffahrzeuge jeder Antriebsart sind als flankierende Maßnahmen zusätzlich notwendig.

Ein wichtiger Anreiz für den Einsatz von H<sub>2</sub>-Schwerlastfahrzeugen ist die langfristige Befreiung von der Maut, die im Jahr 2025 ausgelaufen ist. Die Westfalen AG begrüßt daher die Vereinbarung im Koalitionsvertrag, emissionsfreie LKW von der Mautpflicht über das Jahr 2026 hinaus zu befreien. Diese Umsetzung muss schnellstens erfolgen, auch um dem Markt zu signalisieren, dass H<sub>2</sub>-Mobilität eine Zukunft hat.

Der Wasserstoffverbrauch von Verbrennern sollte von der Energiesteuer (Nach §1 Abs. 3 EnergieStG) befreit werden. Damit würde ein kostengünstiger und zügiger Beitrag geleistet, um Wasserstoff im Schwerlastverkehr zu etablieren und die bestehende Ungleichbehandlung zur Brennstoffzelle zu beseitigen.

Werden diese Punkte nicht umgesetzt, wird sich Wasserstoff als Antriebsart nicht durchsetzen können. Eine Unterscheidung zwischen den Antriebsarten Brennstoffzelle und Verbrennungsmotor bremst die Umsetzung in der Praxis. Nur wenn es allen Teilnehmern der Wertschöpfungskette möglich ist, mit einer überschaubaren Amortisationszeit zu kalkulieren, wird investiert und so der Hochlauf gelingen.

### Nur mit Förderung auf der gesamten Wertschöpfungskette, insbesondere der Fahrzeuge, gelingt H<sub>2</sub>-Markthochlauf

Eine ambitionierte THG-Quote ist für den Wasserstoff-Markthochlauf in der Mobilität dringend notwendig, aber nicht ausreichend. Eine umfassende Förderung ist unumgänglich. Insbesondere mittelständische Unternehmen spielen hier eine entscheidende Rolle im Wasserstoffmarkt, benötigen jedoch finanzielle Unterstützung und Planungssicherheit. Denn für den Markthochlauf der Wasserstoff-Mobilität müssen Investitionen in allen Bereichen der Wertschöpfungskette vorgenommen werden: von der Erzeugung, dem Transport und der Zwischenspeicherung im Trailer über die Verwendung in der Tankstelle bis hin zur Nutzung durch die Endabnehmer. Das gelingt allerdings nur, wenn Anreize entlang der gesamten Wertschöpfungskette gleichzeitig und langfristig geschaffen werden – gerade wegen des bestehenden Henne-Ei-Problems von Angebots- und Nachfrageseite.

Die Westfalen AG begrüßt daher das Vorhaben der Koalition, wieder die Wasserstoff-Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge zu fördern. Um den Wasserstoff-Hochlauf im Mobilitätsbereich zu gewährleisten, darf jedoch die Förderung zur Anschaffung von H<sub>2</sub>-Schwerlastfahrzeugen nicht vergessen werden.



## Lösungsvorschlag der Westfalen-Gruppe

Solange Skalen- und Lerneffekte sich nicht im H<sub>2</sub>-Bereitstellungspreis niedergeschlagen haben, ist eine Wiederaufnahme der Förderprogramme aus unserer Sicht unumgänglich. Um einen schnelleren Markthochlauf durch eine frühere Fertigstellung/Inbetriebnahme anzureizen, müssen insbesondere die First-Mover entschädigen werden. Eine Anschubförderung stellt damit eine notwendige Entschädigung gegenüber späteren Markteinsteigern dar, die durch Marktreife von Kostendegression profitieren. Das gilt über die komplette Wertschöpfungskette hinweg. Geschieht dies nicht, werden insbesondere die Fahrzeughersteller nicht in teure Entwicklungsprogramme investieren und so die Herstellkosten nicht langfristig sinken können.

Hier kann neben einer CapEx-Förderung eine anwendungsbezogene Ergänzung um eine OpEx-Förderung ein sinnvolles Instrument darstellen. Jegliche Förderung muss unabhängig von der Antriebsart, FCEV (Brennstoffzelle, fuel cell electric vehicle) oder ICE (Verbrenner, internal combustion engine), erfolgen.

Trotz Förderung und o. g. weiterer regulatorischen Stellschrauben droht weiterhin eine Unterauslastung der Wasserstoff-Infrastruktur. Eine Lösung wäre, dass die Risiken über die gesamte Wertschöpfungskette in Form einer Auslastungsgarantie übernommen werden. Gesamtwirtschaftlich lägen die potenziellen Kosten für eine Garantie weit unter den addierten Risikoauflagen aller Akteure entlang der gesamten Wertschöpfungskette. So ließe sich der Markthochlauf deutlich günstiger und schneller realisieren.

## Praxis-Beispiel

### Kosten für den Bau einer Wasserstoff-Tankstelle

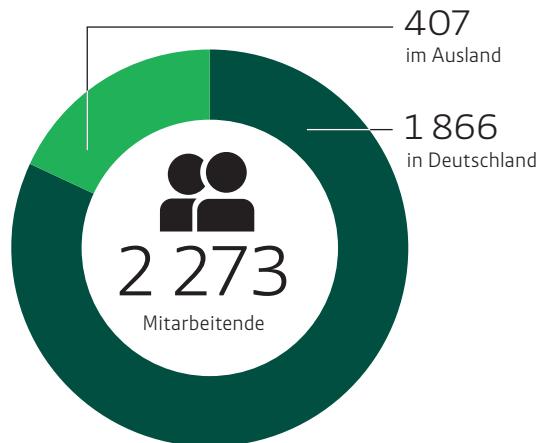
Neben hohen Investitions- und Transformationskosten für Wasserstoff-Tankstellen und -Nutzfahrzeuge sind es vor allem die laufenden Kosten, die mit dem Kostenfaktor fünf die Wasserstoff-Nutzung im Mobilitätsbereich aktuell finanziell kaum darstellbar machen. Eine Wasserstoff-Tankstelle, die regulativ vorgegeben 1.000kg/Tag zur Verfügung stellen muss, kostet inklusive Baukosten rund drei Mio. Euro. Durch zusätzliche Trailer-Anschaffungen zur Versorgung der Tankstelle kommen weitere 1,8 Mio. Euro hinzu, sodass die Kosten für eine schlüsselfertige 1.000kg/Tag-Anlage etwa fünf Mio. Euro betragen. Eine vergleichbare Diesel-Tankstelle für Lkw wird beispielsweise mit Kosten von nur rund 0,8 Mio. Euro kalkuliert.



### 3. Westfalen-Gruppe 2024 auf einen Blick

# Westfalen- Gruppe 2024 auf einen Blick

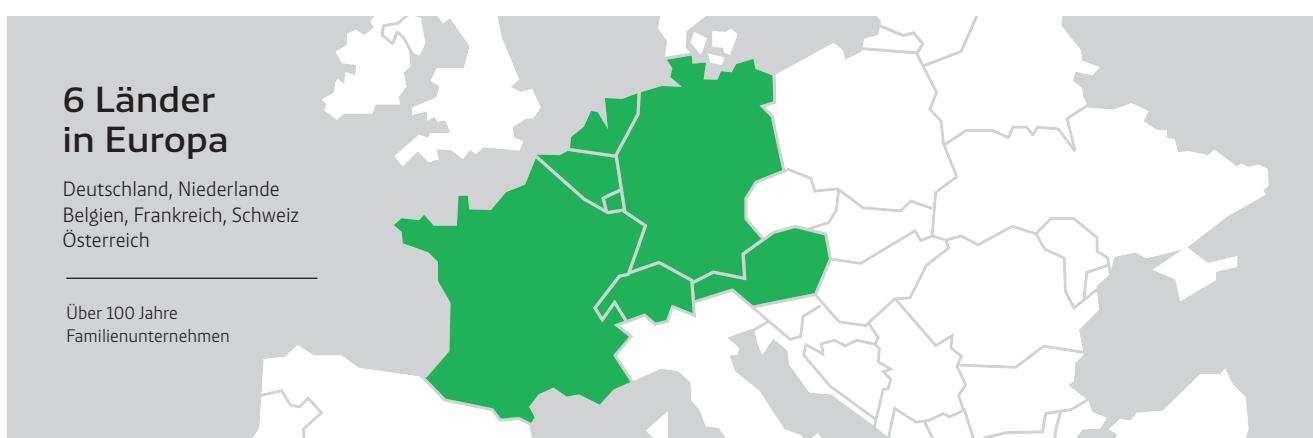
Energy Solutions  
Mobility  
Hydrogen  
Industrial Gases & Services  
Respiratory Homecare



Umsatz | 2,1  
Mrd. €

Investitionen | 69,2  
Mio. €

EBIT | 103,5  
Mio. €





## THG-Emissionsreduktionsziele

Bis 2030: Reduktion der direkten THG-Emissionen im Vergleich zu 2019 absolut um 100 Prozent (Scope 1); aktuell 67 Prozent

Bis 2045 klimaneutral (Scope 1, 2 und ausgewählte Scope 3)



-67 %

---

## 4. Ansprechpartner

**Nicholas Neu**  
Leiter Unternehmenskommunikation  
[n.neu@westfalen.com](mailto:n.neu@westfalen.com)

**Dr. Nicolas Dohn**  
Head of Hydrogen  
[n.dohn@westfalen.com](mailto:n.dohn@westfalen.com)