

In Kooperation mit:



## OFFENER BRIEF

**An:**

Hr. Udo Schießner, Vorsitzender des Verkehrsausschusses,  
Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages

Berlin, den 01. Mai 2024

**Appell: Sofortige Wiederaufnahme einer verlässlichen Förderung der Wasserstoffmobilität erforderlich, um die Klimaziele zu erreichen, die Landes- und Kommunalbetriebe zu entlasten sowie den Wirtschaftsstandort Deutschland nicht zu gefährden**

Sehr geehrter Herr Schießner,  
sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses,

mit dem aktuell von Minister Wissing angekündigten Aussetzen der Förderung der gesamten Wasserstoffmobilität wird der sich gerade entwickelnde Hochlauf gestoppt und bereits getätigte Investitionen werden entwertet. Eine derartige Politik verspielt leichtfertig und unnötig Deutschlands Position als Leitmarkt für Wasserstoffanwendungen und schwächt damit enorm den gesamten Wirtschaftsstandort. Ebenso werden durch das Aussetzen der Förderung die Landes- und Kommunalbetriebe direkt zusätzlich finanziell belastet, da diese aufgrund der EU-Richtlinie „Clean Vehicles Directive“ demnächst verpflichtet sind, überwiegend emissionsfreie Fahrzeuge zu beschaffen.

Als Unternehmer, Wissenschaftler und Branchenvertreter einer emissionsfreien und versorgungssicheren Mobilität appellieren wir an Sie, sich für die sofortige Wiederaufnahme der Förderung der Wasserstoffmobilität auf Bundesebene einzusetzen. Ebenso bitten wir Sie, die Bundesregierung aufzufordern die bereits bewilligten Fördermittel ohne weitere Verzögerung an die Begünstigten auszuzahlen und die im Vertrauen auf die erfolgten Förderaufrufe gestellten Förderanträge kurzfristig zu bewilligen.

Wir stehen in Deutschland – wie Minister Wissing selbst festgestellt hat – unmittelbar davor, die Klimaziele des Verkehrssektors zu verfehlten. Ebenso gefährdet die Vollbremsung der Förderung der Wasserstoffmobilität den marktwirtschaftlichen Hochlauf der Produktion nachhaltigen Wasserstoffs, welche nachweislich das Potenzial für eine effiziente Sektorenkopplung hat. Die Rolle der Wasserstoffwirtschaft hat die Bundesregierung bereits in ihrem Koalitionsvertrag eindeutig hervorgehoben und es nicht nachvollziehbar, dass entgegen der vertraglichen Vereinbarungen die Ziele für die Wasserstoffwirtschaft nun ohne jegliche Notwendigkeit infrage gestellt werden.

**Das Aussetzen von Forderungen verhindert das Erreichen der Klimaziele**

Die Klimaziele können nur durch die gemeinsame Anstrengung von Politik und Industrie erreicht werden. Hier müssen Beide investieren – die Industrie steht hierfür bereit. Das Aufschieben der wichtigen Unterstützung für den Aufbau einer Wasserstoffbetankungsinfrastruktur und der zugehörigen (Nutz-)Fahrzeuge als Abnehmer des Wasserstoffs, führt jedoch zu einer massiven Verunsicherung und zu Vertrauensverlust weit über die Grenzen Deutschlands hinaus. Dabei sind zukünftige Investitionen von Industrie, engagierten Flottenbetreibern und der Landes- sowie Kommunalbetriebe jetzt dringend notwendig.

**natürlich wasserstoff.**

Für weitere Informationen oder  
Interviewanfragen melden  
Sie sich gerne per Mail bei uns.

Vorstand Clean Energy partnership e.V.  
[vorstand@cleanenergypartnership.de](mailto:vorstand@cleanenergypartnership.de)  
[www.cleanenergypartnership.de](http://www.cleanenergypartnership.de)



Es führt kein Weg daran vorbei, die in der Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) definierten verbindlichen Ziele zum Aufbau von Wasserstofftankstellen entlang des transeuropäischen Transportnetzes (TEN-T) zu erreichen, da Deutschland sonst massive Vertragsstrafen in Milliardenhöhe drohen. Auch müssen Fahrzeugbauer Emissionsflottenziele erreichen, was ohne Wasserstoff unmöglich ist, jedoch bei Verfehlern ebenfalls zu drakonischen Strafzahlungen führt. Neben all diesem wiegt jedoch weitaus schwerer der Verlust der Glaubwürdigkeit Deutschlands, die Klimaschutzziele wirklich umsetzen zu können und zu wollen.

#### **Landes- und Kommunalbetriebe werden finanziell zusätzlich belastet**

Die „Clean-Vehicle-Directive“ der EU verpflichtet die Landes- und Kommunalbetriebe ab 2025 mindestens 45 % und ab 2030 mind. 65 % an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zu beschaffen. In vielen Anwendungsfällen werden nur Wasserstofffahrzeuge den Anforderungen gerecht. Durch die Aussetzung der Förderung müssen die Landes- und Kommunalbetriebe die gesamten anfänglichen Mehrkosten für die Beschaffung der Wasserstofffahrzeuge tragen, was unweigerlich zu einer erheblichen zusätzlichen finanziellen Belastung der Länder bzw. Kommunen führen wird. Die Umlage dieser Mehrkosten auf die Bürger ist aufgrund der bereits erheblichen zusätzlichen Belastungen durch zum Beispiel gestiegene Energie- und Mietkosten sozial unverträglich und muss durch die Wiederaufnahme der Förderung der Wasserstoffmobilität durch den Bund soweit wie möglich abgemildert werden.

#### **Wasserstoff ist systemdienlich – eine effiziente Sektorenkopplung ist nur mit Wasserstoff möglich**

Die derzeitige Umsetzung der Verkehrstransformation, z.B. durch reine batterieelektrische Antriebe, stockt nicht zuletzt durch die komplett ausgelasteten Stromnetze. Gerade Wasserstoff wird hier Abhilfe schaffen, da Wasserstoff das Stromnetz entlastet und Energie saisonal als Speichermedium zwischenspeichert. Damit Deutschland jedoch das volle Potential Erneuerbarer Energien ausschöpfen kann, müssen alle Komponenten des Wasserstoffsystems, wie die Errichtung von dezentralen Elektrolyseanlagen, die Etablierung des Wasserstoffkernnetzes und der Ausbau der Wasserstoffmobilität gleichzeitig vorangetrieben werden. Der Wegfall einer dieser Komponenten, bringt den Markthochlauf von Wasserstoff und damit die gesamte Transformation hin zu Erneuerbaren Energien insgesamt in Gefahr.

#### **Deutschland als Leitmarkt für Wasserstoffanwendungen und damit die hiesige Technologieführerschaft stehen auf dem Spiel**

Deutschland nimmt aktuell eine herausragende Position als dynamischer Leitmarkt für Wasserstofftechnologien und -anwendungen ein – wir setzen weltweite Standards, denen andere folgen. Diese Vorreiterrolle resultiert aus einer Technologie- und Innovationskraft, die darauf zielt, Wasserstofftechnologien ganzheitlich über alle Branchen hinweg zu entwickeln. Nur was wir in Deutschland selbst entwickeln und marktnah einsetzen, kann unser Land als Industriestandort zukünftig exportieren.

Was wir gerade sehen, ist, dass andere Länder ihre Wasserstoffstrategien durch eine entsprechende Industrie- und Standortpolitik konsequenter umsetzen und unterstützen. Dies gefährdet nicht nur Deutschlands Position als Innovator, sondern auch seine Wettbewerbsfähigkeit insgesamt – und damit regionale Arbeitsplätze in einem Sektor, der das Potenzial hat, eine Schlüsselrolle in der Zukunft der Energiewende und der Mobilität zu spielen.

**natürlich wasserstoff.**

Für weitere Informationen oder  
Interviewanfragen melden  
Sie sich gerne per Mail bei uns.

Vorstand Clean Energy partnership e.V.  
[vorstand@cleanenergypartnership.de](mailto:vorstand@cleanenergypartnership.de)  
[www.cleanenergypartnership.de](http://www.cleanenergypartnership.de)



## **Maßnahmen zur Erfüllung der Klimaziele, Erreichung einer effizienten Sektorenkopplung und Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland**

Die bisherigen getroffenen Maßnahmen, mit denen der Markthochlauf unterstützt werden sollte und auf die die Unternehmen vertraut haben, sind vielfach nicht vollständig umgesetzt worden und kommen nun fast vollständig zum Erliegen. Die Bilanz sieht wie folgt aus:

- Die Umsetzung der im Rahmen der Important Projects of Common European Interest (IPCEI) in Aussicht gestellte Förderung von Wasserstofftankstellen für den Schwerlastverkehr wird seit Jahren immer wieder aufgeschoben.
- Die im Rahmen eines Förderaufrufs im NIP im Frühjahr 2023 durch das BMDV verkündete Förderung für über 60 öffentliche Wasserstofftankstellen ist ausgeblieben.
- Ein stattdessen angekündigter neuer Förderaufruf im Frühjahr 2024 wird voraussichtlich nicht erfolgen.
- Durch den derzeitigen Auszahlungsstopp werden bereits geförderte Projekte dem Risiko ausgesetzt unwirtschaftlich und damit nicht durchgeführt zu werden. Im schlimmsten Fall drohen in Einzelfällen sogar die Zahlungsunfähigkeit mit dramatischen Folgen für die Beschäftigten.
- Eine Koordination im Rahmen der Förderung zwischen Bund und Bundesländern findet praktisch nicht statt.
- Die finanzielle Förderung von batterie- und brennstoffzellenelektrischen Schwerlastfahrzeugen (KsNI) wurde komplett eingestellt.

## **Im Sinne einer starken Wasserstoffwirtschaft fordern wir Sie daher in aller Klarheit zur Umsetzung folgender Maßnahmen auf:**

- Tatsächliche Umsetzung der im Rahmen der Nationalen Wasserstoffstrategie definierten Maßnahmen zur Förderung von Wasserstoffmobilitätsprojekten.
- Fortführung bereits in Aussicht gestellter Förderung für Wasserstoffmobilitätsprojekte und Nutzbarmachung entsprechender Fördermittel für die Projekte.
- Erfüllung der Zielvorgaben der AFIR durch kurzfristige Fördermittelzusagen für den Aufbau der europarechtlich verpflichtenden öffentlichen Wasserstoffbetankungsinfrastruktur.
- Initialförderung von H2-Schwerlastfahrzeugen (brennstoffzellenelektrische Antriebe und H2-Verbrennungsmotoren), damit die Flottengrenzwerte erreicht werden können.
- Schaffung eines planbaren und verlässlichen OPEX-Förderprogramms für den Schwerlastgüterverkehr, ÖPNV, Post- und Paketdienste sowie Abfallentsorgung zur Absicherung einer emissionsarmen sicheren Versorgung der Bürger:innen und Unternehmen.
- Schaffung einer ministeriellen Struktur zwischen Bund und Ländern, die einen Hochlauf der Wasserstoffmobilität bis zum Jahr 2030 mit planbaren Rahmenbedingungen unterstützt und die Förderkulisse gemäß der tatsächlichen Marktbedingungen schrittweise anpasst und reduziert.
- Beseitigung regulatorischer Hürden und Hemmnisse mit dem Ziel eines zeitnahen, weiteren Markthochlaufs.
- Forschungsförderung zur konsequenten Weiterentwicklung der Fahrzeug- und Infrastrukturtechnologien.

**natürlich wasserstoff.**

Für weitere Informationen oder  
Interviewanfragen melden  
Sie sich gerne per Mail bei uns.

Vorstand Clean Energy partnership e.V.  
[vorstand@cleanenergypartnership.de](mailto:vorstand@cleanenergypartnership.de)  
[www.cleanenergypartnership.de](http://www.cleanenergypartnership.de)



## OFFENER BRIEF

Deutschland hat jetzt die Chance seinen Verpflichtungen zum Klimaschutz im Verkehrssektor wirtschaftlich effizient nachzukommen und gleichzeitig seinen im Koalitionsvertrag vereinbarten Anspruch auf eine globale Führungsrolle in der Wasserstofftechnologie gerecht zu werden.

Wir appellieren an Sie, den Weg in eine nachhaltige Zukunft und die Wirtschaftsstärke Deutschlands mit einer verlässlichen finanziellen Begleitung vertrauenswürdig zu gestalten.

Hier sind Industrie, Wissenschaft und Politik, gefordert.

Für Gespräche stehen wir gerne zur Verfügung.

Berlin, den 01. Mai 2024

In Kooperation mit:



Elena Hof, Paul Karzel, Jörg Starr  
CEP-Vorstand



Werner Diwald  
DWV Vorstandsvorsitzender

**natürlich wasserstoff.**

Für weitere Informationen oder  
Interviewanfragen melden  
Sie sich gerne per Mail bei uns.

Vorstand Clean Energy partnership e.V.  
[vorstand@cleanenergypartnership.de](mailto:vorstand@cleanenergypartnership.de)  
[www.cleanenergypartnership.de](http://www.cleanenergypartnership.de)



# OFFENER BRIEF

Dies ist ein gemeinsamer Appell folgender Akteure:



**natürlich wasserstoff.**

Für weitere Informationen oder  
Interviewanfragen melden  
Sie sich gerne per Mail bei uns.

Vorstand Clean Energy partnership e.V.  
[vorstand@cleanenergypartnership.de](mailto:vorstand@cleanenergypartnership.de)  
[www.cleanenergypartnership.de](http://www.cleanenergypartnership.de)



Dies ist ein gemeinsamer Appell folgender Akteure:



Für weitere Informationen oder  
Interviewanfragen melden  
Sie sich gerne per Mail bei uns.

Vorstand Clean Energy partnership e.V.  
[vorstand@cleanenergypartnership.de](mailto:vorstand@cleanenergypartnership.de)  
[www.cleanenergypartnership.de](http://www.cleanenergypartnership.de)