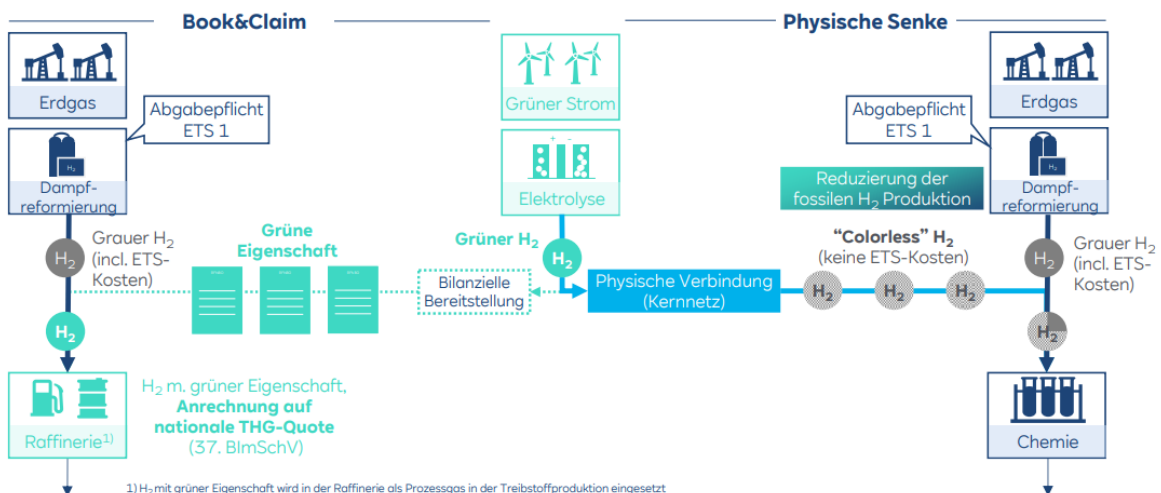


„Early Delivery Konzept“ als zeitlich begrenzte nationale Übergangsregelung zur Überbrückung der fehlenden Transportinfrastruktur in den frühen Jahren

Zusammenfassung

- Der vorgelegte **Referentenentwurf** zur Umsetzung der **RED III Transportziele** in nationales Recht (**BlmSchG/BlmSchV**) legt neben dem verlängerten THG-Minderungspfad bis 2040 auch ab 2026 hochlaufende RFNBO-Mindestanteile fest. Hierdurch wird die **H₂-Nachfrage angeregt**. Das **Transportproblem zur Erfüllung dieser Verpflichtungen in den frühen Jahren wird im aktuellen Referentenentwurf jedoch nicht adressiert**. Und dass **obwohl** das **Wasserstoffkernnetz, als zentrale Infrastruktur** für die **Verbindung von Produzenten und Abnehmern** nach aktuellem Stand gemäß den Vorgaben des EnWG **sukzessive erst bis Ende 2032** zu Verfügung steht.
- In der **Übergangsphase**, bis das Kernnetz entsprechend ausgebaut ist, können **Abnehmer** (u.a. Verpflichtete im Sinne des BlmSchG/BlmSchV) oftmals nicht oder **nur sehr begrenzt physisch über ein Netz erreicht werden**, obwohl diese einen Anreiz haben früher grünen Wasserstoff einzusetzen, um z.B. selbstproduzierten grauen Wasserstoff zu ersetzen.
- Diesem Problem kann durch eine **zeitlich begrenzte nationale Übergangsregelung** („Early Delivery“) begegnet werden, die einen volkswirtschaftlichen Mehrwert bietet, die politischen Ziele und den Markthochlauf im Sinne aller Akteure unterstützt, in dem es Angebot und Nachfrage zusammenbringt und insbesondere IPCEI geförderte Projekte in einer Übergangsphase ohne ausreichende Infrastruktur besser genutzt werden können.
- Physisch nicht an grüne H₂-Quellen angebundene **Abnehmer (Raffinerie-/ Transportsektor)** könnte ein **bilanzieller Nachweis** für ihre Quotenerfüllung (THG-Minderungsquote sowie RFNBO Mindestanteile) ermöglicht werden.
- Der **physische Wasserstoff aus der frühen Elektrolyse-Produktion** wird genutzt, um fossile Energieträger zu verdrängen und eine **tatsächliche Emissionsreduktion** zu erzielen.
- Das „Early Delivery Konzept“ **könnte auch** gerade **vor dem Hintergrund der Diskussion zur angemessenen Größe des Kernnetzes** eine passende **Antwort** sein, weil es für eine frühere Auslastung erster Teilstrecken des Kernnetzes sorgt.

Schematische Übersicht: „Early Delivery Concept“ als nationale Übergangslösung



Im Detail:

Für den **Zeitraum vor 2030** wäre — im Zuge einer **nationalen Ausgestaltung in der 37. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV)** — die **bilanzielle Anrechenbarkeit** von erneuerbarem Wasserstoff auf die **THG-Quote sowie auf die RFNBO Mindestanteile** im Transportsektor eine Option zur Überbrückung der fehlenden Infrastruktur. Bei dieser Lösung würde der **produzierte Wasserstoff in eine dedizierte Wasserstoff-Infrastruktur** (z.B. H₂-Kernnetz) eingespeist und verbraucht werden, die **erneuerbare Eigenschaft von der physischen Wasserstofflieferung jedoch getrennt und separat handelbar gemacht werden**.

Somit könnten auch **Kunden bilanziell mit grünem Wasserstoff** versorgt werden, die **physisch noch nicht an den gleichen Teil des Kernnetzes angeschlossen sind**, in dem auch die H₂-Quelle liegt, oder die noch über gar keinen H₂-Netzanschluss verfügen. Gleichzeitig wird hierdurch eine Auslastung der frühen Kernnetzleitungen unterstützt.

Der in den Elektrolyseuren erzeugte **Wasserstoff kann über das Kernnetz ohne die abgetrennte grüne Eigenschaft an Kunden verkauft werden**, welche ihn in ihren Prozessen verwenden. Die Verdrängung fossiler Energieträger bzw. Rohstoffe **bewirkt dort eine tatsächliche Emissionsreduktion** und unterstützt eine frühzeitige Umstellung auf H₂.

Regulatorische/Rechtliche Umsetzung - Status Quo

Mit der **Renewable Energy Directive III (RED III)** aus 2023 gelten für den Transportbereich in allen Mitgliedsstaaten einheitliche Vorgaben mit **verbindlichen RFNBO-Zielen ab 2030**. Die RED schreibt darüber hinaus **Massenbilanzierung** vor, d.h. Produktion und Abnehmer müssen als Handelsmodell für RFNBO physisch verbunden sein. Es ist obligatorisch über ein Zertifikat nachzuweisen, dass die Konformität des RFNBO mit europäischen Anforderungen besteht (RED sowie Delegierte Rechtsakte).

Mit Blick auf den **Zeitraum vor 2030** gibt es **keine verpflichtenden EU-Ziele oder Mindestanteile für RFNBO**. Mitgliedsstaaten haben daher abseits der EU-Definitionen **bis 2030** im Hinblick auf die Erreichbarkeit der EU-Ziele einen **Handlungsspielraum in der nationalen Ausgestaltung der Regelungen** für erneuerbaren Wasserstoff. In **Deutschland** wird der **Dekarbonisierungspfad für den Transportsektor** durch das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) vorgegeben (**THG-Minderungsquote**). Im Referentenentwurf ist u.a. eine Änderung der 37. BImSchV vorgesehen, die einen zusätzlichen verpflichtenden RFNBO-Mindestanteil ab 2026 einführt.

Die europäische **RFNBO-Definition wird national in der 37. BImSchV umgesetzt** und sieht aktuell für RFNBO entsprechend die physische und massenbilanzielle Belieferung vor.

Umsetzung einer Übergangslösung

Durch die vorgeschlagene **Übergangslösung** könnte die **Anrechnung der erneuerbaren Eigenschaft**, einschließlich der Emissionsminderung im Zusammenhang mit der Verpflichtung aus §37a BImSchG, **räumlich unabhängig (bilanziell) erfolgen, bis eine ausreichende Anbindung an das Wasserstoff-Kernnetz gegeben ist**. Mit der **(übergangsweisen) Aufhebung der Pflicht zu physischer und massenbilanzieller Lieferung** würde auch Raffinerien ohne physische Anbindung an das Kernnetz die Anrechnung von erneuerbarem Wasserstoff im Rahmen der THG-Quote/RFNBO-Mindestanteile ermöglicht. Eine physische Senke, also der Verbrauch des Wasserstoffs ohne seine erneuerbare Eigenschaft, müsste weiterhin gegeben sein.

Dazu wäre eine Änderung der 37. BImSchV erforderlich, die den bilanziellen Bezug der erneuerbaren Eigenschaft als zulässigen Nachweis definiert (konkreter Formulierungsvorschlag siehe Annex). Voraussetzung ist, dass auch bei bilanziellem Bezug die Emissionsminderung nachvollzogen werden kann, etwa durch einen entsprechenden Nachweis (z.B. in Form eines Nachhaltigkeitsnachweises oder ein Herkunftsnachweis mit entsprechender Emissionsangabe).

Diese Mengen könnten aufgrund der fehlenden Einhaltung der in EU-Vorgaben verankerten Massenbilanzierungs-Vorgabe nicht auf RED-Ziele angerechnet werden. Eine solche **nationale**

Übergangslösung bis 2030 würde demnach keine Änderungen europäischer Vorgaben erfordern. Soweit die EU-Ziele noch angepasst werden und erst später verbindlich werden, ist auch eine **Verlängerung der Übergangslösung** mittels eines Review-Prozesses über 2029 hinaus möglich. Damit können auch etwaige Verzögerungen beim Ausbau des Kernnetzes aufgefangen werden. Darüber hinaus sind in diesem Ansatz alle **EU-ETS relevanten Emissionen** von Wasserstoff mit der **Produktion berücksichtigt** und durch entsprechende EU-ETS Zertifikate abgedeckt.

Die **zeitliche Begrenzung sollte sich dabei zudem am Reifegrad des Kernnetzausbaus orientieren**. Der **Kernnetzausbau wird sich am künftigen physischen Bedarf** an erneuerbarem Wasserstoff orientieren, sodass durch die anfängliche zeitliche Begrenzung der Übergangslösung **keine Verzögerungen auf den Kernnetzausbau zu erwarten sind**.

Aufgrund der **Grundsätze des EU-Binnenmarktes** müssen auch **Zertifikate aus ausländischer RFNBO-Wasserstoffproduktion** als Nachweise **zugelassen werden**. Hierbei muss sichergestellt werden, dass es nicht zu einer doppelten Anrechnung der grünen Eigenschaft kommt. Um eine frühzeitige Auslastung und Refinanzierung des Kernnetzes zu gewährleisten, sollte die **Nutzung einer Wasserstoff-Infrastruktur mit physischer Verbindung in/nach Deutschland Voraussetzung** sein.

Bei einer Etablierung des beschriebenen Konzeptes sollte **gewährleistet werden**, dass auch andere Wasserstoffverbraucher mit einer **nationalen Förderung zur Nutzung von RFNBO-konformen Wasserstoff diesen entsprechend nicht physisch beziehen** müssen und sich die grüne Eigenschaft bei Erwerb entsprechender Zertifikate in der Übergangsphase ebenfalls auf die jeweiligen Förderziele (z.B. CO₂ Reduktion) förderkonform anrechnen lassen können.

Annex

Konkreter Anpassungsvorschlag zur Umsetzung des Early Delivery Konzepts

§ 19 der 37. BImSchV

Einfügung neuer Absatz (2a)

(2a) Abweichend von den Regelungen zu den Anforderungen aus Absätzen 1 und 2 ist bis einschließlich 31. Dezember 2029 ein Nachweis über die Herkunft erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprung auch dann erfüllt, wenn:

1. der Kraftstoff physisch in eine Wasserstoffinfrastruktur mit physischer Verbindung zur Bundesrepublik Deutschland eingespeist wurde,
2. die erneuerbare Eigenschaft des Kraftstoffs durch einen Herkunfts- oder Nachhaltigkeitsnachweis mit Treibhausgaseinsparung dokumentiert wurde, und
3. die eingesetzten Nachweise in einem behördlich anerkannten Register oder durch ein gleichwertiges System erfasst und überprüfbar dokumentiert sind.