

Vorname Nachname, MdB  
Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Ausschließlich per E-Mail an: [vorname.nachname@bundestag.de](mailto:vorname.nachname@bundestag.de)

Zürich, 23.09.2024

Anrede,

als Unternehmen, das Produktionsanlagen für 100 Prozent grünen Wasserstoff entwickelt und betreibt, begrüßen wir den Entwurf des Wasserstoffbeschleunigungsgesetzes ausdrücklich. Der Entwurf setzt entscheidende Weichen für den Auf- und Ausbau des Wasserstoff-Marktes in Deutschland. Insbesondere die Planungsbeschleunigung ist essentiell für die erfolgreiche Dekarbonisierung der energieintensiven Industrie sowie des Schwerlastverkehrs. Wir begrüßen es daher ausdrücklich, dass Wasserstoffanlagen in den Planungs- und Genehmigungsverfahren als von überragendem öffentlichem Interesse eingestuft werden – das ist die richtige Prioritätensetzung. Auch der Fokus auf grünen Wasserstoff ist aus unserer Sicht ein wichtiger Schritt, um die Klimaziele zu erreichen und langfristige Investitionsanreize zu schaffen.

Als H2 Energy Europe verstehen wir uns als einer der Vorreiter des Übergangs zu einem nachhaltigen, wasserstoffbasierten Energiesystem in Europa. Wir stehen für 100 Prozent grünen, in Europa produzierten Wasserstoff und verfolgen einen ganzheitlichen Ökosystem-Ansatz, der Produktion, Verteilung und Verbrauch integriert. Wir sind überzeugt, dass das der effektivste Weg ist, um Angebot und Nachfrage von grünem Wasserstoff zu vereinen und erfolgreich eine Wasserstoffwirtschaft in Deutschland aufzubauen. Mit unserer technischen und kommerziellen Expertise agieren wir als Bindeglied zwischen den vielfältigen Akteuren im wachsenden Wasserstoffsektor. Um die deutsche Nachfrage zu bedienen, umfasst unser Ansatz für den deutschen Markt sowohl große als auch kleinere, lokale Produktionsanlagen. In Esbjerg (Dänemark) planen wir einen 1-GW-Elektrolyseur mit einer der größten Kapazitäten in Europa, der grünen Wasserstoff hauptsächlich für die deutsche Industrie produzieren wird. Verschiedene Anlagen in Deutschland zwischen 5 MW und 1 GW befinden sich in der

Entwicklung oder in der Explorationsphase. Damit treiben wir den Hochlauf von grünem Wasserstoff auf der Produktionsseite voran. Die bevorstehende Genehmigung des Wasserstoffkernnetzes schafft zudem eine wichtige Grundlage für die Etablierung einer Wasserstoffwirtschaft.

Damit das Wasserstoffbeschleunigungsgesetz die gewünschte Dynamik entfalten kann, sollten in den parlamentarischen Beratungen noch Anpassungen vorgenommen werden. Der Deutsche Wasserstoff-Verband (DWV) e.V. hat in seiner Stellungnahme dazu bereits detaillierte Vorschläge unterbreitet, die wir ausdrücklich begrüßen.

Folgende Änderungsbedarfe möchten wir dabei besonders betonen:

### **1. Erweiterung des Anwendungsbereichs**

Der Anwendungsbereich des Gesetzes (Art. 1 § 2 Abs. 1) sollte um „Anlagen zur Einspeisung von Wasserstoff in Pipelines“ sowie „für den Transport erforderliche Verdichter“ erweitert werden.

Für einen erfolgreichen Wasserstoffhochlauf muss immer auch der Transport des Wasserstoffes mitgedacht werden. Eine beschleunigte Produktion ist wertlos ohne die entsprechend schnell mitwachsende Transportinfrastruktur, bei der die Pipelines nicht bis zu den Endverbrauchern reichen.

### **2. Erweiterung Begriffsbestimmungen**

Auch in den Begriffsbestimmungen (Art. 1 § 3) ist es erforderlich, die Anschlussfähigkeit von Wasserstoff für den Transport sicherzustellen, indem auch „Anlagen zur Einspeisung von Wasserstoff in Pipelines“ sowie „Verdichteranlagen für den Transport von Wasserstoff“ aufgeführt werden.

### **3. Harmonisierung mit dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)**

Es braucht eine konsequente Harmonisierung der Genehmigungsverfahren im Wasserstoffbeschleunigungsgesetz mit bestehenden rechtlichen Vorgaben. So sollten wasserrechtliche Verfahren an die Fristen des BImSchG angeglichen und bestehende Wasserrechte für neue Nutzungen, wie Elektrolyseure, unkompliziert erweitert werden. Wenn beispielsweise an einem Standort mit bestehendem Wasserrecht, wie einem ehemaligen Kraftwerk, ein Elektrolyseur gebaut werden soll, ist es deutlich investitionsfreundlicher, wenn in diesen speziellen Fällen keine neuen, vollständige wasserrechtliche Genehmigung erfolgen muss. Zielführend wäre es lediglich, den Nutzungszweck zu erweitern, statt ein komplett neues Prüf- und Genehmigungsverfahren zu fordern. Doppelte Prüf- und Genehmigungsverfahren

widersprechen klar dem Kernanliegen des Gesetzes der Beschleunigung des Wasserstoffhochlaufs.

#### **4. Praxistaugliche Übergangsfristen**

Wir empfehlen, den jeweils Projektverantwortlichen gemäß Art. 1 § 12 Abs. 1 des WasserstoffBG die Entscheidung zu überlassen, ob sie die neuen Regelungen auf bereits laufende Verfahren anwenden wollen. Nur diese können am besten einschätzen, ob ein Wechsel zu den neuen Regeln die Projektrealisierung beschleunigt.

Abschließend möchten wir dafür werben, eine Pflicht zur Digitalisierung aller Antrags- und Genehmigungsverfahren vorzusehen. Die sehr unterschiedlichen Digitalisierungsgrade der beteiligten Verfahren steht einem zügigen Antrags- und Genehmigungsverfahren im Weg.

Zusätzlich zu diesen konkreten Änderungsbedarfen am WasserstoffBG möchten wir einige grundsätzliche Anmerkungen zur Beschleunigung und Förderung des Wasserstoffhochlaufs ergänzen:

Durch die Kürzungen der Mittel aus dem Klimatransformationsfonds (KTF) ist in der Planung und Umsetzung vieler Wasserstoffprojekte – unabhängig vom Anbieter – erhebliche Unsicherheit entstanden. Um dieser Unsicherheit, auch im Hinblick auf Finanzinvestoren, entgegenzuwirken, bedarf es klarer Signale in den Markt, dass Wasserstoff als Schlüsseltechnologie für die Dekarbonisierung des Industriestandorts Deutschland gebraucht wird und es braucht hierfür entsprechende Finanzierungsanreize.

Für die langfristige Etablierung von Wasserstoff als grünen Energieträger ist aus unternehmerischer Sicht die Schaffung von Planungssicherheit die oberste politische Priorität. Dies betrifft sowohl die Finanzierung als auch die Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Derzeit fehlt es an ausreichender Investitionssicherheit. Um diese zu gewährleisten, müssen marktwirtschaftliche Anschubmechanismen implementiert werden. Unternehmen werden nur dann flächendeckend und entschlossen auf grünen Wasserstoff umstellen, wenn auf der einen Seite Verlässlichkeit in der Preisentwicklung des Wasserstoffs und auf der anderen Seite berechenbare Effekte aus der CO<sub>2</sub>-Preisbindung geschaffen werden. In diesem Zusammenhang wäre aus Sicht von H2 Energy Europe ein planbarer Mechanismus kurzfristigen Fördermaßnahmen vorzuziehen – etwa zeitlich befristete Differenzverträge oder eine Mindesteinspeisevergütung. So kann zum Beispiel ein Ansatz wie das „Hydrogen Production Business Model“ in

Großbritannien, bei dem Wasserstoffproduzenten eine Einkommensunterstützung erhalten, um die Betriebskostenlücke zwischen CO<sub>2</sub>-armem Wasserstoff und CO<sub>2</sub>-reichen Energieträgern zu schließen, kann eine längerfristige Lösung sein. Dem englischen Modell folgend, wird dieser Ansatz auch in anderen Ländern repliziert, zum Beispiel in Japan und Italien.

In der Praxis erweist sich die Identifikation geeigneter Flächen für den Bau von Elektrolyseuren und Wasserstoff-Tankstellen als besonders arbeits- und zeitintensiv. Hauptursache hierfür sind die unterschiedlichen Datenbestände der involvierten Behörden. Regelhaft geben die Behörden zu verfügbaren Flächen, Stromanschlüssen, Netzkapazitäten und Wasserverfügbarkeiten nur sehr begrenzt Auskunft, so dass immer wieder eine intensive Vor-Ort-Recherche erforderlich ist. Wünschenswert wäre, dass die Behörden über alle Gebietskörperschaften hinweg ihre grundsätzlich zur Veröffentlichung geeigneten Daten in einem umfassenden Open Data-Ansatz verfügbar machen. Die Bundesländer sind aufgefordert, Beschleunigungsgebiete für den Bau von Anlagen zur Erzeugung und Speicherung von grünem Wasserstoff auszuweisen, insbesondere dort, wo die Stromnetze überlastet sind. Der Bau von Wasserstoffanlagen in der Nähe dieser Gebiete kann dazu beitragen, die lokalen Netze zu entlasten.

Außerdem möchten wir Sie noch auf eine steuerrechtliche Unklarheit aufmerksam machen, die in der Praxis zu viel Unsicherheit führt: Wasserstoff wird im aktuellen Energiesteuergesetz nicht als Energieerzeugnis erfasst (§ 1 Abs. 2 EnergieStG). Laut § 2 Abs. 4 EnergieStG müssen nicht erfasste Energieerzeugnisse, die als Kraftstoff genutzt werden, nach dem Ähnlichkeitsprinzip besteuert werden. Das Bundesfinanzministerium hat festgelegt, dass Wasserstoff in Brennstoffzellen von der Energiesteuer befreit ist (Dienstvorschrift Energiesteuern N 09 2014 Nr. 29), was mit der EU-Richtlinie 2003/96/EC übereinstimmt. Jedoch unterliegt Wasserstoff, der in Verbrennungsmotoren genutzt wird, der Energiesteuer, ähnlich wie Erdgas. An der Tankstelle lässt sich für den Betreiber die Antriebsart des Fahrzeugs nicht rechtssicher nachprüfen. So behindert die unterschiedliche Besteuerung die Markteinführung von motorenbasierten Wasserstoff-Lkw im Schwerlastverkehr und führt zu zusätzlichen Kosten für Betankungsanlagen. Unabhängig vom Einsatz in Brennstoffzellen oder Verbrennungsmotoren sollte grüner Wasserstoff einheitlich besteuert werden, um den Ausbau der Wasserstoffmobilität und insbesondere die notwendige Entwicklung im Schwerlastverkehr zu unterstützen.

Ganz aktuell müssen wir abschließend auf ein erhebliches Risiko für die Wasserstoffwirtschaft hinweisen, das dringend einer Lösung bedarf: Ab dem 1. Juli 2024 ist die Anrechnung von grünem Wasserstoff nach der 37. Bundes-

Immissionsschutzverordnung (BImSchV) aufgrund eines fehlenden Zertifizierungssystems nicht möglich. Unternehmen, die auf diese Verordnung vertraut und investiert haben, laufen Gefahr ganz erhebliche Verluste zu erleiden. Es braucht umgehend ein Zertifizierungssystem sowie rückwirkende Treibhausgas-Zertifikate.

Wir danken Ihnen für die Prüfung unserer Vorschläge zur Verbesserung und mehr Praxisnähe des Gesetzes.

Für weitere Gespräche stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung. Wir laden Sie herzlich ein, bei einem Besuch vor Ort einen Einblick in unsere laufenden Projekte zum Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur zu erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Cyril Cabanes  
Chief Executive Officer

Annegret Brauss  
Business Development Deutschland