Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE)

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung der Verfügbarkeit von Wasserstoff und zur Änderung weiterer rechtlicher Rahmenbedingungen für den Wasserstoffhochlauf sowie zur Änderung weiterer energierechtlicher Vorschriften

Berlin, Juli 2025

Allgemein

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint etwa 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote. Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen. Als Automobilindustrie bekennen wir uns ausdrücklich zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Im Einklang mit den Zielen des europäischen Green Deals unterstützt die Automobilindustrie somit das Ziel, den Verkehr in Europa bis spätestens 2050 klimaneutral zu gestalten. Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt. Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Der VDA bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und wird im Folgenden auf für den Verband und seine Mitgliedsunternehmen wesentliche Aspekte der geplanten Novellierung eingehen. Zur o.g. Thematik nimmt der VDA wie folgt Stellung:

Zusammenfassung:

I. **Grundsätzlich richtiger gesetzgeberischer Ansatz:** Das Gesetz schafft zentrale Voraussetzungen für einen schnelleren Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur – insbesondere durch verbindliche Fristen, Digitalisierung und die rechtliche Stärkung des überragenden öffentlichen Interesses.

II. **Verfahrensharmonisierung sicherstellen:** Unterschiedliche Fristen und Ablaufstrukturen (z. B. im WHG, EnWG, BImSchG) gefährden eine koordinierte Projektumsetzung. Es braucht bundeseinheitliche Verfahrensregeln.

III. **Digitale Verfahren rechtssicher ausgestalten:** Zwar werden digitale Anhörungs- und Genehmigungsprozesse eingeführt, doch es fehlen technische Standards, Plattformvorgaben und verbindliche Anforderungen an Barrierefreiheit und Systemverfügbarkeit.

IV. **Rechtssicherheit bei Beteiligung und Bekanntmachung erhöhen:** Die Bekanntgabevorschriften sind uneinheitlich geregelt (z. B. nur explizit in § 70b WHG). Einheitliche Vorgaben zur Veröffentlichung und Beteiligung – auch bei Kombinationsvorhaben – sind erforderlich.

V. **Kriterien für Abwägung und öffentliche Sicherheit präzisieren:** Die gesetzlich fingierte Vorrangstellung von Wasserstoffvorhaben ist positiv, bedarf jedoch klarer Abwägungskriterien gegenüber Umwelt-, Natur- und Grundwasserschutz.

VI. **Erhebliche und unwesentliche Änderungen differenzieren:** Änderungen an Anlagen unterliegen teils pauschal dem vollständigen Genehmigungsverfahren (§ 70b WHG), ohne zwischen größeren Vorhaben und rein technischen Anpassungen zu unterscheiden – das bindet unnötig Ressourcen und konterkariert das Beschleunigungsziel.

VII. **Übergangs- und Bestandsregelungen schärfen:** Bei Umwidmung von Bestandsanlagen oder laufenden Verfahren fehlen Regelungen zur Anwendung des neuen Rechts – dies birgt Unsicherheiten für Vollzug und Projektplanung.

Einleitung

Die Bundesregierung hat mit dem Referentenentwurf zum Wasserstoffbeschleunigungsgesetz (WasserstoffBG) einen bedeutenden Schritt unternommen, um die Planung und Genehmigung von Wasserstoffinfrastruktur in Deutschland zu vereinfachen und zu beschleunigen. Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Netto-Treibhausgasneutralität zum 1. Januar 2045 und des strategischen Aufbaus einer integrierten Wasserstoffwirtschaft ist dieses Gesetz ein zentrales Instrument zur Beseitigung bestehender Regulierungshemmnisse und zur Förderung von Investitionen in zukunftsweisende Infrastrukturprojekte. Der Entwurf greift wesentliche Anforderungen aus Praxis und Industrie auf – insbesondere in den Bereichen Genehmigung, Umweltverträglichkeit und Vergabe.

Der VDA bekennt sich ausdrücklich zu einer grünen Wasserstoffwirtschaft als mittel- bis langfristigem Ziel. Für einen erfolgreichen Hochlauf ist es jedoch notwendig, übergangsweise auch weitere klimafreundliche Produktionspfade in die Förder- und Regelungsmechanismen einzubeziehen – etwa blauen oder türkisen Wasserstoff. Nur eine technologieoffene Herangehensweise ermöglicht die Skalierung auf industriell relevante Mengen, bis grüner Wasserstoff in ausreichendem Umfang wettbewerbsfähig bereitsteht.

Artikel 1: Gesetz zur planungs- und genehmigungsrechtlichen Beschleunigung von Erzeugung, Speicherung, Import und Transport von Wasserstoff

(Wasserstoffbeschleunigungsgesetz – WasserstoffBG)

§ 1 Zweck und Ziel des Gesetzes

Positiv hervorzuheben ist, dass der Gesetzentwurf einen klaren Fokus auf die Schaffung planungs- und genehmigungsrechtlicher Grundlagen für die Wasserstoffinfrastruktur legt. Dieser Fokus ist entscheidend, um Investitionen zu beschleunigen und regulatorische Unsicherheiten im Projektanlauf zu verringern.

Nachbesserungsbedarf besteht mit Blick auf die Zielkonkretisierung: Es fehlen Zwischenziele und Evaluationsmechanismen, um den Umsetzungspfad bis 2045 zu überwachen und gegebenenfalls rechtzeitig nachzusteuern. Eine stringente Zielstruktur würde die Steuerungswirkung des Gesetzes stärken.

§ 2 Anwendungsbereich

Positiv hervorzuheben ist, dass neben Ammoniak weitere Wasserstoffderivate im Anwendungsbereich genannt werden. Dies entspricht dem technologischen Bedarf der Industrie und fördert ein breiteres Markthochlaufszenario.

Aus Sicht der Praxis ist jedoch eine Erweiterung des Anwendungsbereichs um folgende Aspekte wünschenswert:

- die explizite Aufnahme weiterer Derivate (z. B. Methan, DME),
- die ausdrückliche Einbeziehung öffentlicher und nicht-öffentlicher Wasserstofftankstellen zur Betankung gasförmigen oder flüssigen Wasserstoffs. Dies entspricht den Vorgaben der AFIR-Verordnung und ist essenziell für eine flächendeckende Tankinfrastruktur,
- die ausdrückliche Einbeziehung von RFNBO-Importanlagen, da ein Großteil dieser Kraftstoffe importiert werden wird,
- eine Präzisierung zur Einordnung von RFNBO im Sinne der RED III und entsprechender delegierter Rechtsakte,

- eine Klarstellung zur Genehmigungsfähigkeit hybrider Anlagen (z. B. Erdgas-/Wasserstoff-Anlagen),
- sowie die ausdrückliche Nennung von Offshore-Elektrolyseuren.

Diese Erweiterungen würden die Praxisrelevanz und Konsistenz mit europäischen Vorgaben deutlich verbessern. Im Kontext der laufenden Umsetzung der RED III im Verkehrsbereich sollte das Gesetz zudem politische Signale zur Stärkung von RFNBOs im Mobilitätssektor senden – etwa hinsichtlich ihrer regulatorischen Einordnung, der Förderfähigkeit und des Zugangs zu Marktmechanismen.

Darüber hinaus sollte klargestellt werden, dass die im Gesetz genannten Anlagentypen nicht abschließend zu verstehen sind. Um technologischen Fortschritt zu ermöglichen und regulatorische Barrieren für künftige Entwicklungen zu vermeiden, ist eine dynamische Öffnungsklausel erforderlich, die auch bislang unbekannte oder noch nicht marktreife Technologien künftig in den Anwendungsbereich integriert. Dies stärkt die Innovations- und Entwicklungsoffenheit des Gesetzes und verhindert regulatorische Pfadabhängigkeiten.

§ 3 Begriffsbestimmungen

Es fehlt an technischer Präzision bei einzelnen Begriffen. Insbesondere die Definition von "Nebenanlagen" bleibt unbestimmt und könnte zu Auslegungsproblemen in der Vollzugspraxis führen. Eine Klarstellung durch Verordnung oder Vollzugshinweise ist sinnvoll.

§ 4 Überragendes öffentliches Interesse

Positiv ist hervorzuheben, dass die Errichtung und der Betrieb von Wasserstoffinfrastrukturprojekten bis 2045 gesetzlich im überragenden öffentlichen Interesse verankert werden. Dies kann in Abwägungsprozessen etwa mit Umwelt-, Natur- oder Denkmalschutz erhebliche Genehmigungsbeschleunigung erzeugen.

Gleichwohl fehlen bislang klare Abwägungskriterien für Konfliktfälle – etwa bei konkurrierender Flächennutzung mit der Landwirtschaft, im Verkehrsbereich oder bei Wasserschutzfragen. Die in § 4 Abs. 2 und 3 geregelten Ausschlüsse (Wasserversorgung, Verteidigung) sollten um praxistaugliche Auslegungshilfen ergänzt werden.

§ 5 Immissionsschutzverfahren

Die vorgesehene Verkürzung der Einwendungsfrist auf zwei Wochen ist ein geeignetes Mittel zur Beschleunigung von Genehmigungen.

Gleichzeitig sollte flankierend die Akzeptanz in der betroffenen Öffentlichkeit stärker berücksichtigt werden. Eine digitale Beteiligungsplattform oder automatische Benachrichtigungssysteme könnten helfen, die verkürzte Frist auszugleichen und Beteiligung zu erleichtern.

§ 6 Elektronische UVP-Berichtseinreichung

Positiv ist die Verpflichtung zur ausschließlich digitalen Einreichung zu bewerten. Diese fördert Effizienz, reduziert Papierverbrauch und beschleunigt die behördliche Verarbeitung.

Allerdings fehlen technische Anforderungen oder Standards (etwa Dateiformate, Plattform, Signatur), die für Planungssicherheit und Vollzugsklarheit erforderlich sind. Diese sollten per Verordnung nachgeliefert werden.

§ 7 UVP-Stellungnahmen

Die Verkürzung der Äußerungsfrist für Stellungnahmen auf zwei Wochen ist ein Beschleunigungselement. Dabei ist zu beachten, dass insbesondere kleinere Träger öffentlicher Belange oder Umweltorganisationen dadurch vor organisatorische Herausforderungen gestellt werden.

§ 8 Beschleunigtes Vergabeverfahren

Positiv hervorzuheben ist, dass die Unwirksamkeit eines Vertrages infolge eines Vergabeverstoßes vermieden werden kann, wenn ein überragendes öffentliches Interesse vorliegt. Dies schafft Rechtssicherheit für Vorhabenträger und vermeidet faktische Investitionsstopps.

§ 10 Gerichtliche Zuständigkeit

Die sachliche Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts erst ab einer Anlagengröße von 30 MW (Elektrolyseur) bzw. 25 t Speicherkapazität ist sachgerecht und fördert die Entlastung der oberen Instanz.

Allerdings droht bei zunehmender Anzahl komplexer Verfahren eine Überlastung der zuständigen Gerichte, sofern keine flankierenden Personal- und Ressourcenaufstockungen erfolgen.

§ 11 Übergangsregelungen

Positiv hervorzuheben ist, dass laufende Verfahren in den Anwendungsbereich einbezogen werden und Verfahrensschritte entfallen können, sofern sie nach neuem Recht nicht mehr erforderlich sind. So wird Verfahrensklarheit geschaffen und Stillstand vermieden.

Allerdings bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Definition "begonnener Verfahrensschritte" sowie der Dokumentation beim Wechsel vom alten ins neue Verfahren. Auch die parallele Anwendung alter und neuer Fristen kann praktische Komplexität verursachen.

Artikel 2: Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

§ 16c Sondervorschriften für Wasserstoffinfrastruktur

§ 16c Absatz 1

Positiv zu bewerten ist, dass das Genehmigungsverfahren für Anlagen nach § 2 Abs. 1 WasserstoffBG vollständig elektronisch erfolgen soll. Dies erhöht die Verfahrenseffizienz, verbessert die Transparenz gegenüber den Antragstellern und verkürzt Bearbeitungszeiten deutlich. Auch der Verzicht auf einen Erörterungstermin kann – je nach Verfahrenskomplexität – zu einer spürbaren organisatorischen Entlastung führen.

Durch die Beschränkung der Einwendungsmöglichkeiten auf die „betroffene Öffentlichkeit“ wird das Verfahren zudem auf tatsächlich relevante Belange konzentriert. Dies kann einen wirksamen Beitrag zur Vermeidung taktischer Einwendungen leisten und die Anfechtungsanfälligkeit deutlich reduzieren.

Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass trotz Verzicht auf den Erörterungstermin die Akzeptanz in der Bevölkerung gewahrt bleibt – etwa durch schriftliche Stellungnahmeverfahren oder digitale Beteiligungsformate. Zudem ist der Begriff der „betroffenen Öffentlichkeit“ derzeit auslegungsbedürftig. Es bedarf einer klaren Definition, welche Akteure hiervon umfasst sind – etwa betroffene Anwohner, Umweltverbände oder kommunale Akteure. Andernfalls besteht das Risiko rechtlicher Unsicherheit in der Antragsbearbeitung.

Auch die elektronische Verfahrensdurchführung selbst ist bislang nicht näher ausgestaltet. Es fehlen verbindliche Vorgaben zu Plattformen, Dateiformaten, Signaturstandards, Barrierefreiheit und Zugangsschutz. Diese Aspekte sollten in einer gesonderten Rechtsverordnung konkretisiert werden, um eine einheitliche Umsetzung sicherzustellen.

§ 16c Absatz 2

Positiv hervorzuheben ist, dass für Anlagen nach § 2 Abs. 1 WasserstoffBG ein öffentliches Interesse im Sinne von § 8a BImSchG gesetzlich unterstellt wird. Damit können Ausnahmen von bestimmten Anforderungen einfacher zugelassen werden, etwa bei technischen Anpassungen oder Umrüstungen, sofern sie dem Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft dienen.

Allerdings bleibt offen, in welchen konkreten Fallgruppen oder Projektszenarien diese Regelung greift. Eine weitergehende Präzisierung – etwa für Kapazitätserweiterungen, Anlagenumbauten oder Netzanschlüsse – wäre sinnvoll, um die Anwendungssicherheit für Vorhabenträger und Genehmigungsbehörden zu erhöhen. Ebenso fehlt eine Klarstellung, wie der Nachweis geführt wird, dass ein Projekt dem Anwendungsbereich des WasserstoffBG unterfällt. Ein formaler Bezug, etwa durch deklaratorische Feststellung im Antrag oder Prüfvermerk der Behörde, wäre hier hilfreich.

§ 16c Absatz 3

Begrüßenswert ist, dass die Vereinfachungen nach § 16b BImSchG ausdrücklich auch auf Elektrolyseure angewendet werden sollen. Dies betrifft etwa den Verzicht auf Teilgenehmigungen, erleichterte Antragsvoraussetzungen und die Möglichkeit eines vorzeitigen Beginns. Gerade für Wasserstoffprojekte mit kurzen Innovationszyklen ist diese Beschleunigung von hoher praktischer Relevanz.

Kritisch ist jedoch, dass sich die Regelung ausschließlich auf § 2 Abs. 1 Nr. 1 WasserstoffBG – also Elektrolyseure – beschränkt. Nicht erfasst sind Umwandlungsanlagen, Speicher oder Infrastrukturelemente, die für den Betrieb der Elektrolyseure technisch zwingend erforderlich sind. Dadurch entsteht eine Regelungslücke, die zu Rechtsunsicherheit und fragmentierter Genehmigungspraxis führen kann. Auch der Begriff „entsprechend anzuwenden“ bleibt im Detail vage – insbesondere hinsichtlich Umfang, Fristverkürzungen oder Anforderungen an Umweltgutachten und Beteiligungsverfahren. Hier wären ergänzende Verwaltungshinweise oder eine klarstellende Rechtsverordnung zielführend.

Artikel 3: Änderung des Raumordnungsgesetzes

§ 2 Absatz 2 Nummer 6 Satz 11

Positiv hervorzuheben ist die Einfügung der Wasserstoffinfrastruktur, womit diese planungsrechtlich mit anderen erneuerbaren Energien gleichgestellt wird. Dadurch erhält Wasserstoffinfrastruktur ein überregionales Gewicht und kann leichter in Raumordnungsplänen verankert werden. Dies stärkt ihre raumplanerische Priorität und reduziert das Risiko regionaler Blockaden gegenüber Vorhaben mit überregionaler Bedeutung.

Artikel 4: Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung

§ 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3b (neu)

Die Verfahrenskonzentration bei den Oberverwaltungsgerichten für große Elektrolyseure (≥30 MW) und Speicher (≥25 t) ist sachgerecht und verbessert die Effizienz in komplexen Großverfahren. Sie schafft zugleich eine einheitliche Rechtsprechung bei Grundsatzfragen.

Gleichwohl sollte die Bundesregierung prüfen, ob die betroffenen Gerichte personell und strukturell gestärkt werden müssen, um eine Überlastung zu vermeiden. Zusätzlich wäre eine Klärung der gerichtlichen Zuständigkeit für Mischformen oder Bestandsumbauten begrüßenswert.

§ 50 Absatz 1 Nummer 6

Die Regelung zur erst- und letztinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts für Importterminals fördert die rasche Klärung grenzüberschreitender Großprojekte. Dies sichert Planungsbeschleunigung und bundeseinheitliche Rechtsprechung.

Gleichzeitig besteht in der Praxis hoher Koordinierungsbedarf mit Hafen-, Zoll- und Netzbehörden. Diese Abstimmungsprozesse sollten flankierend im Verwaltungsvollzug geregelt oder durch koordinierende Stellen unterstützt werden.

Artikel 5: Änderung des Bundesberggesetzes

§ 3 Absatz 3 Satz 1

Die Aufnahme von Wasserstoff als bergfreier Bodenschatz schafft eine wichtige Grundlage für die unterirdische Speicherung, insbesondere in Salzkavernen. Damit wird eine genehmigungsrechtliche Lücke geschlossen und die bergrechtliche Bewilligungsfähigkeit explizit gesichert.

Es bleibt jedoch offen, ob die Regelung nur für natürlich vorkommenden Wasserstoff gilt oder auch für synthetisch erzeugten, der zur Speicherung eingebracht wird. Eine Klarstellung hierzu wäre mit Blick auf Investitions- und Rechtssicherheit empfehlenswert.

Artikel 6: Änderung des Energiewirtschaftsgesetzes

§ 28q Absatz 8

Die Ergänzung des Abwägungskriteriums „öffentliche Sicherheit“ ist ein begrüßenswerter Schritt, um die sicherheitspolitische Relevanz von Energieinfrastrukturen im Planungs- und Genehmigungskontext stärker zu gewichten. Insbesondere im Lichte aktueller geopolitischer Entwicklungen ist es notwendig, kritische Infrastrukturen auch unter dem Aspekt der Resilienz zu bewerten und nicht nur nach Effizienz- oder Umweltgesichtspunkten.

Gleichwohl bleibt unklar, wie dieses neue Kriterium im Vollzug gegenüber anderen Rechtsgütern – etwa Umwelt- oder Naturschutz – zu gewichten ist. Eine Klarstellung zur Gewichtung in typischen Konfliktfällen wäre für die Genehmigungspraxis hilfreich.

§ 35h Absatz 8 (neu)

Die Einführung einer Anzeigepflicht für die Umstellung bestehender Gasspeicher auf Wasserstoffspeicher ist ein sinnvoller Schritt zur Vereinfachung. Das Verfahren schafft eine genehmigungsfreie Möglichkeit, sofern keine signifikanten Risiken für die Versorgungssicherheit bestehen. Gerade kleinere oder mittelgroße Umnutzungsprojekte können dadurch beschleunigt werden.

Gleichwohl bleiben relevante Umsetzungsfragen offen. So fehlen Vorgaben zur Ausgestaltung der elektronischen Anzeige – etwa zu Plattform, Dateiformat oder Signaturanforderungen. Auch bleibt unklar, wie die Schwelle „nicht nur unerheblicher Auswirkungen“ auf die Versorgungssicherheit zu interpretieren ist. Schließlich birgt der Fristenlauf erst ab vollständiger Unterlagen das Risiko, dass die

Behörde durch wiederholte Nachforderungen die viermonatige Prüfungsfrist faktisch ausdehnen kann. Eine standardisierte Vollständigkeitsprüfung wäre hier zielführend.

§ 43a (neu)

Mit dem neuen § 43a wird ein vollständig digitales Anhörungsverfahren eingeführt. Positiv hervorzuheben ist die durchgängige elektronische Kommunikation – von der Planveröffentlichung über Einwendungen bis zur Erwiderung. Dies reduziert Bearbeitungsaufwand, beschleunigt die Verfahren und erhöht die Nachvollziehbarkeit für alle Beteiligten. Der Verzicht auf den Erörterungstermin kann bei Standardvorhaben zusätzlich zu spürbaren Zeitgewinnen führen.

Allerdings bestehen erhebliche Umsetzungsfragen: Unklar bleibt, ab wann das elektronische System zur Verfügung steht und ob es bundeseinheitlich angelegt wird. Für eine verlässliche Durchführung ist nicht nur die technische Infrastruktur, sondern auch die Schulung des Personals sowie ein funktionierender IT-Support entscheidend. Ferner fehlt es an benutzerfreundlichen Leitfäden oder öffentlichen Hilfetexten für Antragsteller, insbesondere mit Blick auf kleine Vorhabenträger.

Auch die im Gesetz verwendete Formulierung eines „gängigen elektronischen Speichermediums“ bleibt unbestimmt – hier sollte geklärt werden, ob damit USB-Sticks, DVDs oder Cloud-Zugänge gemeint sind. Kritisch ist zudem, dass jede Anhörungsbehörde selbst über die technische Ausgestaltung entscheiden darf (§ 43a Abs. 10). Dies birgt die Gefahr einer Zersplitterung und erschwert die Durchführung überregionaler Vorhaben. Einheitliche Standards auf Bundesebene wären für Transparenz und Verfahrenssicherheit dringend erforderlich.

§ 44c Absatz 1 Satz 2

Die ergänzende Anwendung bestehender Regelungen auf den Auf- und Ausbau von Wasserstoffleitungen schafft wichtige Klarheit für die Übertragbarkeit regulatorischer Erleichterungen auf neue Infrastrukturen.

Allerdings bleibt offen, ob auch Bestandsleitungen, die auf Wasserstoff umgewidmet werden, unter die Regelung fallen. Zudem wäre es sinnvoll, in einer Übergangsregelung zu erläutern, wie mit bereits laufenden Verfahren umzugehen ist, falls sie künftig in den Anwendungsbereich der neuen Vorschrift fallen. Dies würde Planungssicherheit für Vorhabenträger und Behörden gleichermaßen erhöhen.

Artikel 7: Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes

§ 11c (neu)

Positiv zu bewerten ist, dass mit § 11c WHG erstmals ein beschleunigtes wasserrechtliches Zulassungsverfahren für Wasserstoffinfrastruktur gesetzlich verankert wird. Die verbindliche Frist von sieben Monaten – mit maximal dreimonatiger Verlängerungsmöglichkeit – schafft eine klare zeitliche Orientierung für Behörden und Vorhabenträger. Das verbessert die Planbarkeit und reduziert Stillstand durch offene Verfahren.

Besonders hervorzuheben ist die gesetzliche Fiktion eines „überragenden öffentlichen Interesses“ gemäß § 11c Abs. 4 in Verbindung mit § 17 WHG. Sie entlastet die Antragsteller davon, das öffentliche Interesse für jedes einzelne Vorhaben nachweisen zu müssen, und erleichtert die wasserrechtliche Abwägung – etwa bei Nutzungskonflikten mit landwirtschaftlichen Flächen, Schutzgebieten oder Trinkwasservorkommen. Dadurch wird die Vorrangstellung von Wasserstoffinfrastruktur gegenüber konkurrierenden Belangen gestärkt und der Verfahrensvollzug erheblich vereinfacht.

Gleichzeitig bleiben jedoch mehrere Punkte klärungsbedürftig: Die Fristenregelung im Wasserrecht weicht von vergleichbaren Vorschriften im Immissionsschutz- oder Energiewirtschaftsrecht ab. Das wirft die Frage auf, warum keine harmonisierten Fristen vorgesehen sind – ein asynchroner Ablauf könnte

Gesamtprojekte verlangsamen. Auch bleibt unklar, welche fachliche Tiefe die wasserrechtliche Prüfung in Bezug auf wasserstoffspezifische Risiken (etwa Materialfragen, Korrosionsverhalten) aufweisen muss. Die Rolle der Wasserbehörden bei rein überirdischen Leitungsprojekten erschließt sich nicht immer unmittelbar, insbesondere wenn keine Gewässer berührt werden. Zudem fehlen Vorgaben zur digitalen Kommunikation (etwa Fristbescheide, Unterlageneinreichung), was den Anspruch an moderne Verwaltungsverfahren nur teilweise erfüllt.

§ 70b (neu)

Der neue § 70b WHG regelt ein eigenständiges Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren für Wasserstoffinfrastruktur. Die Festlegung verbindlicher Entscheidungsfristen – 12 Monate bei Planfeststellung, 7 Monate bei Plangenehmigung – stärkt die zeitliche Verlässlichkeit von Genehmigungsprozessen und gibt Investoren wie Behörden eine verlässliche Planungsgrundlage. Der Verzicht auf einen Erörterungstermin spart Zeit und reduziert Verfahrensaufwand, insbesondere bei Vorhaben mit geringer Betroffenheit. Die öffentliche Bekanntmachung der Entscheidungen über die Website der Planfeststellungsbehörde ist zeitgemäß und stärkt die digitale Transparenz.

Allerdings enthält § 70b auch offene Fragen: Die Option zur Fristverlängerung bei „außergewöhnlichen Umständen“ bleibt rechtlich unklar – es ist nicht geregelt, wie eng dieser unbestimmte Rechtsbegriff auszulegen ist. Die ausschließlich digitale Bekanntmachung (Abs. 4) ist begrüßenswert, jedoch fehlt eine verpflichtende Alternative für nicht-digitale Zugänge. Dies kann insbesondere bei älteren Betroffenen oder Menschen ohne Internetanschluss zu Informationslücken führen.

Zudem stellt sich die Frage, warum nur für dieses Verfahren eine so explizite Regelung zur öffentlichen Bekanntmachung getroffen wurde. Andere Verfahrensarten – etwa nach § 43a EnWG (Artikel 6) oder § 11c WHG – enthalten keine gleichwertige Bestimmung. Das erhöht das Risiko uneinheitlicher Verwaltungspraxis, insbesondere bei sektorübergreifenden Kombinationsvorhaben. Schließlich fehlt eine Differenzierung zwischen erheblichen und unwesentlichen Änderungen. Nach § 70b Abs. 1 unterliegt jede Änderung dem vollständigen Genehmigungsverfahren – auch bei rein technischen Anpassungen. Dadurch besteht die Gefahr, dass kleinere Maßnahmen übermäßig formalisiert und verzögert werden, was dem Beschleunigungsziel des Gesetzes entgegenläuft.

Artikel 8: Änderungen des Bundesfernstraßengesetzes

§ 9 Absatz 2d (neu)

Positiv hervorzuheben ist, dass künftig Ausnahmen von den bislang geltenden Abstandsregelungen für Wasserstoffanlagen an Bundesautobahnen und Bundesstraßen ermöglicht werden. Dadurch können Tankstellen, Speicher oder weitere Infrastrukturelemente näher an Verkehrswegen errichtet werden, als es bislang straßen- oder baurechtlich zulässig war. Dies ist ein wichtiger Fortschritt, um geeignete Standorte entlang hochfrequentierter Achsen verfügbar zu machen und Projektverzögerungen durch planungsrechtliche Restriktionen zu vermeiden.

In der Praxis haben jedoch bestehende Abstandsvorgaben vielfach verhindert, dass wirtschaftlich und verkehrslogistisch sinnvolle Standorte tatsächlich genutzt werden konnten. Die neue Regelung beseitigt damit ein zentrales Standorthemmnis und verbessert die Umsetzbarkeit der AFIR-Vorgaben.

Besonders bedeutsam ist dies mit Blick auf die Anforderungen der europäischen AFIR-Verordnung (EU) 2023/1804. Diese verpflichtet die Mitgliedstaaten, entlang des TEN-V-Kern- und Gesamtnetzes eine flächendeckende Versorgung mit Wasserstofftankstellen sicherzustellen – insbesondere für den Schwerlastverkehr. Vorgesehen ist eine maximale Distanz von 200 km zwischen zwei H_2-Tankstellen. Diese sollen gut erreichbar, sicher gelegen und verkehrsnah sein, idealerweise in unmittelbarer Nähe zu Autobahnen oder deren Zubringern.

Der Straßenverkehr stellt in diesem Zusammenhang einen strategisch bedeutsamen Erstmarkt für Wasserstoff dar – nicht nur wegen seiner Zahlungsbereitschaft, sondern auch aufgrund des zunehmenden politischen Drucks zur Emissionsminderung. Er kann die Initialnachfrage stimulieren und eine sektorübergreifende Skalierung ermöglichen. Die Förderung wasserstoffbasierter Mobilität sollte daher integraler Bestandteil des Gesetzesvollzugs sein und gezielt unterstützt werden.

Gleichzeitig bleibt unklar, wie die Einbindung der jeweils zuständigen Fernstraßenbehörden im Detail ausgestaltet werden soll. Unterschieden wird bislang nicht zwischen Genehmigungs- und Anzeigeverfahren oder der informellen Stellungnahmepflicht. Auch bleibt offen, wie im Fall nicht genehmigungspflichtiger Anlagen mit der Beteiligungspflicht umzugehen ist. Eine Klarstellung im Verwaltungsvollzug oder ergänzende Vollzugshinweise wären hilfreich, um Rechtsklarheit für Vorhabenträger und Behörden zu schaffen.

Ansprechpartner:

Andreas Rade
Geschäftsführer Bereich Politik & Gesellschaft

Götz Schneider
Abteilungsleiter Verkehr & Transport; Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit
goetz.schneider@vda.de

Eric Woydte
Referent Klimapolitik, Wasserstoff, Kraftstoffe
eric.woydte@vda.de

Registrierter Interessenvertreter - R001243