

## **Positionspapier der Port of Rotterdam Authority zum Delta Rhine Corridor (DRC)**

**Zur Dekarbonisierung der deutschen Industrie ist der Aufbau internationaler Wertschöpfungsketten und grenzüberschreitender Infrastrukturen für Wasserstoff und CO<sub>2</sub> notwendig.**

- Deutschland ist zur Einhaltung der Klimaziele auf den Import von Wasserstoff und den Export von CO<sub>2</sub> angewiesen.
- Um die nahtlose Integration entsprechender Infrastrukturen in die jeweiligen nationalen Energiesysteme zu gewährleisten sowie eine wirtschaftlich erforderliche Auslastung zu erreichen, ist eine enge grenzüberschreitende Abstimmung auf politischer und regulatorischer Ebene notwendig.

**Der DRC ist eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte für die deutsche und europäische Energiewende sowie die klimaneutrale Transformation der Industrie.**

- Besonders im Fokus stehen die Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit der west- und südwestdeutschen Industrie-Cluster, für die die Nordseehäfen als Im- und Exportknotenpunkte bedeutend sind.
- Die Investoren des DRC – Gasunie und OGE sowie die kooperierenden Unternehmen BASF und Shell – wollen ab Anfang der 2030er Jahre deutsche, niederländische und potenziell belgische Industrie-Cluster mit dem Rotterdamer und dem Antwerpener Hafen verbinden, um sowohl Wasserstoff zu importieren als auch CO<sub>2</sub> zu nutzen bzw. unter der Nordsee sicher einzuspeichern (CCUS).
- Um die Zukunftsfähigkeit der deutschen Industrie und des energieintensiven Mittelstandes erfolgreich unterstützen zu können, sind entsprechende gesetzliche Rahmenbedingungen notwendig, die bspw. den Markthochlauf von Wasserstoff weiter anreizen und CO<sub>2</sub>-Exporte und Speicherung ermöglichen.

**Eine frühzeitige und vorausschauende Planung inklusive Puffer- und Speicherkapazitäten ist zentral für den Erhalt von Schlüsselindustrien.**

- Die Nachfrage nach Wasserstoff ist auch von der tatsächlichen Verfügbarkeit der Infrastruktur abhängig. Eine anfänglich großzügig geplante Infrastruktur erspart langwierige und teure nachträgliche Erweiterungen und schafft Anreize sowie Sicherheit für einen raschen Markthochlauf.
- So würde eine zusätzliche grenzüberschreitende Trasse für den H<sub>2</sub>-Transport bei Venlo das Industrie-Cluster in NRW direkt und ohne Umwege mit den Westhäfen verbinden. Das böte zusätzliche Planungs- und Versorgungssicherheit für die hiesige Industrie. Die Option diesen Grenzübergang zu realisieren, sollte bereits jetzt in die Planung aufgenommen werden, um mittelfristig Verzögerungen zu vermeiden.

### **Was jetzt nötig ist:**

- **Gemeinsamer Aufbau von Wertschöpfungsketten:** Deutschland soll den eingeschlagenen Pfad der Etablierung von Energiepartnerschaften fortsetzen und gemeinsam mit Anrainerstaaten Wertschöpfungsketten für Wasserstoff-(derivate) und CO<sub>2</sub> aufbauen.
- **Fortgesetzte Unterstützung:** Damit der DRC zügig realisiert und damit einen Beitrag zur Transformation der deutschen Industrie leisten kann, ist ein klares Bekenntnis der neuen Bundesregierung zu grenzüberschreitender und integrierter H<sub>2</sub>/CO<sub>2</sub>-Infrastruktur notwendig.
- **Grenzüberschreitende Planung:** Um die nahtlose Integration des DRC in die jeweiligen nationalen Energienetze zu gewährleisten, braucht es eine enge politisch-regulatorische Zusammenarbeit im Bereich der grenzüberschreitenden integrierten Infrastrukturplanung.
- **Verabschiedung von Gesetzesinitiativen:** Um Rechtssicherheit beim Aufbau einer CO<sub>2</sub>- und H<sub>2</sub>-Wirtschaft herzustellen, ist die Schaffung eines entsprechenden Regulierungsrahmens entscheidend. Dazu sollte zügig sowohl das Kohlendioxid-Speichergesetz (KSpG) als auch das Wasserstoff-beschleunigungsgesetz (WassBG) verabschiedet sowie das London-Protokoll (Artikel 6) ratifiziert werden.