



25. Februar 2026

Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe zum Änderungsantrag der Fraktionen CDU/CSU und SPD zum Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung der Verfügbarkeit von Wasserstoff

Die Deutsche Umwelthilfe kritisiert den inflationären Gebrauch des überragenden öffentlichen Interesses zur Priorisierung von Vorhaben. Dies hat die DUH in der vorherigen Stellungnahme zum Wasserstoffbeschleunigungsgesetz-Entwurf (WassBG-E) bereits angemahnt. Nahezu alle Infrastrukturprojekte in das überragende öffentliche Interesse zu stellen, hebt Naturschutzgesetzgebung größtenteils aus und führt zur Unterordnung anderer öffentlicher Interessen.

Die von der CDU/CSU und SPD-Fraktion vorgeschlagenen Änderungen im WassBG werden die Verfügbarkeit von nachhaltigem Wasserstoff nicht beschleunigen, sondern erhöhen das Risiko, dass weitere fossile Infrastruktur gebaut wird und dadurch Lock-In-Effekte geschaffen werden. Neue fossile Infrastruktur kann angesichts der Klimaziele und der Dekarbonisierungsanstrengungen der deutschen Wirtschaft nicht im öffentlichen Interesse sein.

Die Importkapazitäten für fossile Energien sind bereits mehr als ausreichend ausgebaut und der Bedarf an fossilen Energieimporten wird mit Umsetzung der Klimaschutzpolitik in den nächsten Jahren stetig sinken. Auch das Auslaufen der einschlägigen Paragraphen des LNG-Beschleunigungsgesetzes (siehe §14 LNGG) und die Überwindung der Gaskrise machen deutlich, dass fossile Infrastruktur nicht mehr priorisiert werden sollte. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) hat folgerichtig die seit dem 23. Juni 2022 geltende Alarmstufe des Notfallplans Gas in Deutschland aufgehoben, würde mit dieser Gesetzesänderung jedoch die Grundlage für einen weiteren LNG-Ausbau über den Bedarf schaffen.¹

Art. 1 §2 Nr. 10 erweitert den Anwendungsbereich des Gesetzes auf Anlagen zum **Import von erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs**. In dem bisherigen Gesetzentwurf sind an der Stelle nur die Anlagen zur Erzeugung dieser Kraftstoffe erfasst. Diese Erweiterung **trägt nicht zu einem beschleunigtem Hochlauf von Wasserstoff oder seinen Derivaten bei**. Synthetisch hergestellte Kraftstoffe unterscheiden sich, wie ihr Name schon sagt, nur in der Herstellung von bisher üblichen fossilen Kraftstoffen. Ihre Moleküle sind die gleichen und können entsprechend auch über **bestehende fossile Importinfrastruktur** importiert werden. Neue Importanlagen braucht es dafür nicht. Bereits jetzt führen bspw. die geplanten Anlagen für den Import von LNG zu einem Importkapazitätsüberfluss. Anlagen zum Import von Ammoniak, flüssigen organischen Wasserstoffträgern, Methanol sowie Wasserstoff liegen bereits nach dem bestehenden WassBG-Entwurf im überragenden öffentlichen Interesse, ohne dass dies an eine „grünen Herstellung der Importgüter“ geknüpft wäre. Nicht jede Art von Wasserstoff oder synthetisch hergestellten Kraftstoffen trägt zur Energiewende und Transformation der Wirtschaft bei. Dies gilt ebenso für ihre Importanlagen.

¹ Bundesnetzagentur https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Gasversorgung/aktuelle_gasversorgung/start.html (abgerufen am 25.01.2026)



Der Änderungsvorschlag hat daher keinen Nutzen für die Transformation, sondern birgt das Risiko, dass über diese Definition neue fossile Infrastruktur gerechtfertigt wird und sogar vor anderen Schutzgütern und öffentlichen Interessen priorisiert wird. Die Tatsache, dass erneuerbare Kraftstoffe nicht im großen Umfang für den Import verfügbar sind, bestärkt dieses Risiko. Die Planung für einen Energy Hub in Wilhelmshaven veranschaulicht diese Problematik im Konkreten. Die Vorhabenträgerin, eine Tochter des belgischen Energieunternehmens Tree Energy Solutions (TES), plant ein LNG-Importterminal, später auch CO₂-Import- und Exportinfrastruktur, sowie eine Anlage zur autothermen Reformierung, Speicher und ein Gaskraftwerk. In einer unbestimmten Zeit soll über das Terminal in Zukunft auch synthetisches Methan importiert werden. Die Vorhabenträgerin legt dabei jedoch weder fest, wann genau die Umstellung erfolgen soll, noch woher das synthetische Methan auf der Basis von grünem Wasserstoff kommen sollte. Faktisch wird hier neue fossile Infrastruktur gebaut.

Art. 1 §2 Nr. 15 aus dem Änderungsantrag sieht vor, auch Anlagen zur Erzeugung von Wasserstoff unter Nutzung einer Anlage zur Abschneidung von Kohlendioxid, die **Erzeugung von sogenanntem blauem Wasserstoff, in das überragende öffentliche Interesse** zu heben. Diese Priorisierung ist falsch, denn sie trägt weder zur Erfüllung der ökonomischen noch der klimapolitischen Ziele der Bundesregierung bei. Blauer Wasserstoff ist fossiler Wasserstoff, der die Nachfrage nach fossilem Erdgas steigert und höchstens im Vergleich zum grauen Wasserstoff einen Klimanutzen hat. Transformativ oder eine grüne Lösung ist blauer Wasserstoff nicht. Denn die Abscheidung von CO₂ aus der Wasserstoffherstellung ist **teuer und unzuverlässig**. Regelmäßig können über 20% des CO₂ nicht abgeschieden werden und entweichen in die Atmosphäre.² Blauer Wasserstoff kann aber nur mit sehr hohen Abscheideraten rechnerisch überhaupt einen Klimanutzen bringen. Hinzu kommt, dass die Technologie selbst sehr energieintensiv ist und Treibhausgasemissionen verursacht. Der Einsatz von blauem Wasserstoff als Brennstoff kann bei Betrachtung der THG-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus sogar schlechter sein als der direkte Einsatz von Erdgas.³ Der IPCC klassifiziert CCS als die ineffizienteste und zugleich kostspieligste Form der CO₂-Minderung. Ein Einsatz im erforderlichen industriellen Maßstab wurde bislang nicht realisiert.⁴ In den meisten Szenarien übersteigen die Kosten von CCS jene von CO₂-Zertifikaten im EU-Emissionshandel deutlich, wobei versunkene Kosten aus gescheiterten Projekten unberücksichtigt bleiben.⁵ In der Folge liegen die Stromgestehungskosten von CCS-Gaskraftwerken signifikant über denen erneuerbarer Energien. Eine Analyse empirischer Daten zu CCS-Projekten lässt auf eine geringe Erfolgswahrscheinlichkeit schließen: zwischen 1972 und 2018 scheiterten über 90 % der CCS-Projekte im Stromsektor.⁶

Des Weiteren gilt unsere Stellungnahme zum Entwurf des Wasserstoffbeschleunigungsgesetz vom 30. April 2024: https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Energie/Wasserstoff/240430_Stellungnahme_DUH_WassBG_final.pdf

² [Carbon Capture and Storage: An Unproven Technology | IEEFA](#)

³ Howarth & Jacobson, 2021, How green is blue hydrogen? <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/ese3.956>

⁴ Working Group III Contribution to the IPCC Sixth Assessment Report on Mitigation of Climate Change, available here: <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/>.

⁵ Malz, N., Oei, P.-Y., & Herpich, P. (2025). Assessing the prospects, costs and risks of carbon capture and storage in Germany. *Carbon Capture Science & Technology*, 15, 100418.

⁶ Kazlou, T., Cherp, A., & Jewell, J. (2024). Feasible deployment of carbon capture and storage and the requirements of climate targets. *Nature Climate Change*.