



HIHK e. V. - Karl-Glässing-Straße 8 - 65183 Wiesbaden

Ausschuss für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen
Hessischer Landtag
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Freien Demokraten für ein hessisches Wasserstoffzukunftsgesetz

23. August 2021

Unser Zeichen:

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme in oben genannter Sache.

Deutschland und Europa wollen bis Mitte des Jahrhunderts treibhausgasneutral sein – so die politischen Ziele von Bundesregierung und Europäischer Union. Dies erfordert in allen Bereichen von Wirtschaft und Gesellschaft in den nächsten Jahrzehnten einschneidende CO₂-Emissionsminderungen.

Auf einem solchen Weg werden sich die Energieversorgung in den Bereichen Industrie, Verkehr und Gebäude, aber auch die Wirtschaftsstruktur insgesamt, grundlegend wandeln. Aus Sicht des HIHK ist der Einsatz CO₂-neutraler und CO₂-armer Gase zur Erreichung dieser ambitionierten Klimaschutzziele notwendig. Insbesondere Wasserstoff kann aufgrund seiner vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten hier eine zentrale Rolle spielen.

Damit Unternehmen Wasserstoff in der Produktion oder zur Energiegewinnung einsetzen, ist ein Markt notwendig, auf dem CO₂-neutraler Wasserstoff als qualitativ hochwertiges, verständliches und sicher handhabbares Produkt angeboten wird. Zentrale Voraussetzung ist zudem, dass Wasserstoff preislich mit fossilen Alternativen konkurrieren kann.

Gemeinsam für Hessens
Wirtschaft: Der HIHK koordiniert
die landespolitischen Aktivitäten
der zehn hessischen Industrie-
und Handelskammern.

Ihr Ansprechpartner:

Viktoria Ernst
Tel. 0611 360 115-10
ernst@hihk.de

Hessischer Industrie- und Handelskammertag
(HIHK) e. V.
Karl-Glässing-Straße 8
65183 Wiesbaden
info@hihk.de | www.hihk.de

Präsident:
Eberhard Flammer

Geschäftsführer:
Robert Lippmann

Wiesbadener Volksbank eG
IBAN DE05 5109 0000 0000 6539 00
BIC (Swift-Code) WIBADE5W

Amtsgericht Wiesbaden
Register Nr.: VR 7167

CO₂-Neutralität von Wasserstoff als Zielkriterium festlegen

Unternehmen in Deutschland benötigen neben erneuerbarem Strom und sparsamerem Umgang mit Energie weitere Optionen, um die CO₂-Emissionen ihrer Geschäftstätigkeit zu reduzieren. Hierzu gehört in Zukunft der Einsatz von Wasserstoff. Wasserstoff sollte in der ersten Phase des Markthochlaufs gleichwohl auch ungeachtet seiner Emissionwirkung einen wichtigen Beitrag zur Transformation leisten können.

Denn der derzeitige Wasserstoffbedarf in Deutschland von rund 55 TWh sowie der zu erwartende zusätzliche Bedarf von etwa 40 TWh werden aus Kosten- und Mengen Gründen nicht vor 2030 CO₂-neutral hergestellt werden können. Übergangsweise sollten daher auch neue Wasserstoffverbraucher mit konventionell bzw. CO₂-arm erzeugtem Wasserstoff versorgt werden können. Das würde eine schnellere Markteinführung des Energieträgers und Ausgangsstoffs unterstützen. Die Verbreitung der Anwendungstechnologien würde so vorangebracht, noch bevor der eingesetzte Energieträger oder Rohstoff komplett CO₂-neutral hergestellt wird. Als Vorbild kann der Stromsektor dienen, wo Elektro-Fahrzeuge oder Wärmepumpen gefördert werden, auch wenn diese nicht ausschließlich mit erneuerbarem Strom betrieben werden. Erst mit der fortschreitenden Dekarbonisierung der Stromversorgung wird deren Einsatz schrittweise treibhausgasärmer.

Regionale Märkte als Schaufenster entwickeln

Entscheidende Impulse für die Einführung von Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien können aus regionalen Initiativen kommen, zum Beispiel Projekte im Rahmen der Reallabore oder der HyLand-Förderprogramme der NOW³. Es zeigt sich bereits, dass diese regionale Sichtbarkeit einen erheblichen Effekt auf die Marktdurchdringung entwickeln kann. Erste Anzeichen für die Entwicklung solcher Wasserstoff-Modellregionen sind etwa Pläne für eine Wasserstoffgrundinfrastruktur von Norddeutschland bis nach Skandinavien für Logistikverkehre und die Wasserstoffmodellregion Hycologne (Köln). Darüber hinaus kann die öffentliche Beschaffung den Markthochlauf von brennstoffzellenbetriebenen Straßen-, Schienen- und Wasserfahrzeugen unterstützen.

Eine hessische Strategie für den Import CO₂-neutraler Gase verfolgen

Bei einem breiten Markthochlauf wird die Nachfrage nach CO₂-neutralem Wasserstoff und Folgeprodukten die bundesdeutsche Produktionskapazität weit übersteigen. Importe werden ähnlich wie bei fossilen Energieträgern langfristig notwendig und nachgefragt sein.

Die EU hat gemeinsame Klimaziele, einen gemeinsamen Energiebinnenmarkt und weitgehend die gleichen Lieferregionen für ihre Energierohstoffe. Daher besteht auch bei Wasserstoff ein hohes Maß an Gemeinsamkeit, die sich in einer europäisch abgestimmten Importstrategie widerspiegeln sollte. Diese sollte Energiepartnerschaften mit potenziellen Lieferländern unterstützen, die Etablierung einheitlicher globaler Standards für Produkte und Importinfrastruktur befördern und zur Mobilisierung ausreichender Finanzierungen für die notwendigen Infrastrukturinvestitionen beitragen.

Standorte außerhalb Hessens und Europas bieten oftmals bessere Voraussetzungen für die Erzeugung von Wasserstoff – beispielsweise aufgrund von Skaleneffekten, einer höheren Sonnenintensität für Photovoltaik oder einer stärkeren Windkraftnutzung. Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, auch Kooperationsprojekte zu fördern, die unter Beteiligung hessischer Unternehmen außerhalb Europas durchgeführt werden. Damit lassen sich leichter konkurrenzfähige Marktpreise im Vergleich zu den heute zum Beispiel im Mobilitätssektor verwendeten Treibstoffen erzielen als durch künstliche Verteuerungsmaßnahmen, beispielsweise von konventionellem Kerosin.

Infrastruktur bedarfsgerecht planen

Für den Markthochlauf und die Verteilung von Wasserstoff wird Infrastruktur benötigt. Für den Transport und die Speicherung von Wasserstoff kann dabei auf die bestehende Gas-Netz-Infrastruktur zurückgegriffen werden. Um den Beitrag des Gassektors zum Klimaschutz sicherzustellen, muss die bestehende Infrastruktur zum Teil umgebaut und neu errichtet werden. Dies betrifft das Leitungsnetz auf allen Ebenen, Speicher und langfristig Importterminals.

Dabei sollten folgende Anforderungen gelten:

- Da Wasserstoffnetze, wie andere Energienetze, die Eigenschaft natürlicher Monopole aufweisen, sollte der bestehende Regulierungsrahmen des Gassektors angewendet werden.

- Das Energiewirtschaftsgesetz sollte Wasserstoff aus verschiedenen Herstellungsverfahren den gleichen Zugang zu Netzen und Speichern gewähren.
- Die Entscheidung, wo Infrastruktur in welchem Umfang aus- und neugebaut werden muss, sollte analog zu den Strom- und Gasnetzen über eine Bedarfsplanung erfolgen. Zunächst wird der Ausbau jedoch von Produktions- und Importkapazitäten getrieben werden.
- Zur Infrastruktur einer Wasserstoffwirtschaft gehören Speicher. Deutschland kann hier auf seine ausgebaute Erdgas-Speicherinfrastruktur und geologisches Potenzial für weitere Kavernen zurückgreifen. Im Zuge bundesweiter, aber auch regionaler Wasserstoffstrategien, könnten z. B. die Betreiber von vorhandenen Kavernenspeichern dabei unterstützt werden, diese für die gasförmige Speicherung zu modifizieren. Eine zusätzliche Option der Speicherung bietet die Umwandlung in Wasserstoffträger, bspw. Ammoniak, sowie in nicht brennbare Trägerflüssigkeiten (sog. Liquid Organic Hydrogen Carriers, kurz LOHC).

Einsatz von Wasserstoff im Mobilitätssektor

Der Gesetzentwurf misst dem Verkehrssektor eine besondere Bedeutung bei, da in diesem Bereich ein besonders hoher Handlungsdruck bzgl. einer schnellen Treibhausgasreduzierung gesehen wird.

Die Ziele der Bundesregierung zum Einsatz von Wasserstofftechnologien im Mobilitätssektor sind sehr ambitioniert. Im aktuellen Marktumfeld ist Wasserstoff als Energieträger im Mobilitätssektor noch nicht konkurrenzfähig, die Wasserstoffwirtschaft befindet sich noch in der Phase der Marktaktivierung bzw. in einer frühen Phase des Markthochlaufs.

Ohne einen verlässlichen investitionsfreundlichen Rahmen und ohne eine deutliche Förderung seitens der öffentlichen Hand werden die Ziele zum Einsatz von Wasserstoff im Mobilitätssektor angesichts der benötigten Mengen nicht erreicht werden können.

Insbesondere im Luftverkehr fehlt aktuell die Perspektive, wie die absehbar nachgefragten Mengen an PTL-Treibstoff hergestellt werden können. Die von der Bundesregierung ausgerechneten Mehrbedarfe an Strom für die PTL-Produktion sind zudem als sehr konservativ zu bewerten. Zuletzt hatte auch das Bundeswirtschaftsministerium einen hohen Mehrbedarf der Produktion von Strom aus erneuerbaren Energien eingeräumt.



Vor dem Hintergrund der hohen Kosten des Energieträgers Wasserstoff und der Ziele der Bundesregierung zu seinem Einsatz bis 2030 sollten künftige Förderinstrumente zunächst allen Verkehrsträgern offenstehen. Durch die Technologieoffenheit werden sich die Verkehrsträger und -modelle mit dem wirtschaftlichsten Einsatz von Wasserstoff durchsetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Viktorija Ernst

Leiterin Politische Koordination

