

20.07.21

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Stellungnahme der Bundesregierung zu der Entschließung des Bundesrates zur Schaffung eines Rechtsrahmens für eine Wasserstoffwirtschaft

Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie
Parlamentarischer Staatssekretär

Berlin, 16. Juli 2021

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Reiner Haseloff

Sehr geehrter Herr Prsident,

namens der Bundesregierung übersende ich Ihnen in der Anlage die Antwort der Bundesregierung zur Entschließung des Bundesrates zur Schaffung eines Rechtsrahmens für eine Wasserstoffwirtschaft (BR-Drs. 647/20 (B)) vom 27. November 2020.

Mit freundlichen Gren
Thomas Barei

siehe Drucksache 647/20 (Beschluss)

**Stellungnahme der Bundesregierung zur Entschließung des Bundesrates zur
Schaffung eines Rechtsrahmens für eine Wasserstoffwirtschaft vom
27. November 2020 (BR-Drs. 647/20 (B))**

Zu Ziffer 1:

Am 24. Juni 2021 hat der Bundestag das Gesetz zur Umsetzung unionsrechtlicher Vorgaben und zur Regelung reiner Wasserstoffnetze im Energiewirtschaftsrecht beschlossen. Er enthält Einstiegsregelungen zur regulatorischen Behandlung reiner Wasserstoffnetze im EnWG. Sie dienen als Rahmen für einen zügigen und rechtssicheren Einstieg in den schrittweisen Aufbau einer nationalen Wasserstoffnetzinfrastruktur. Aktuell befindet sich der Gesetzentwurf im parlamentarischen Verfahren.

Zu Ziffer 2:

Aus Sicht der Bundesregierung ist nur Wasserstoff, der auf Basis erneuerbarer Energien hergestellt wurde („grüner“ Wasserstoff), auf Dauer nachhaltig. Daher ist es Ziel der Bundesregierung, grünen Wasserstoff zu nutzen, für diesen einen zügigen Markthochlauf zu unterstützen sowie entsprechende Wertschöpfungsketten zu etablieren.

Vor diesem Hintergrund sollte aus Sicht der Bundesregierung bei der Erzeugung auch nur grüner Wasserstoff förderfähig sein. Bei der Förderung von Transportinfrastruktur und Anwendungstechnologien ist zu bedenken, dass sich in den nächsten zehn Jahren ein globaler und europäischer Wasserstoffmarkt herausbilden wird, auf dem auch CO₂-neutraler (z.B. „blauer“ oder „türkiser“) Wasserstoff gehandelt und übergangsweise genutzt werden wird. In diesen Bereichen wird daher eine Differenzierung zwischen grünem und anderem Wasserstoff in der Praxis kaum möglich sein. Entsprechend sollte der Förderrahmen für die Bereiche Transport und Anwendungstechnologien die Nutzung von nicht grünem Wasserstoff nicht grundsätzlich ausschließen. Die Förderung von Transportinfrastruktur und Anwendungstechnologien sollte jedoch dann ausgeschlossen werden, wenn sie als Ziel ganz überwiegend auf anderen als grünen Wasserstoff ausgerichtet ist.

Die Bundesregierung teilt die Ansicht, dass bei dem Aufbau einer grünen Wasserstoffwirtschaft der größtmögliche Beitrag zur Dekarbonisierung stets im Blick behalten werden muss und Lock-In-Effekte zu vermeiden sind.

Zu Ziffer 3:

Die Bundesregierung stimmt mit dem Bundesrat überein, dass eine systemverträgliche bzw. -dienliche Integration der Elektrolyseure in das Energiesystem von zentraler Bedeutung ist. Dies betrifft sowohl die Standortwahl als auch die Betriebsweise der Elektrolyseure. Die Standortwahl und die Betriebsweise von Elektrolyseuren sollten sich unter anderem an der Verfügbarkeit von zusätzlichem Strom aus erneuerbaren Energien ausrichten.

Ferner sind für die Systemintegration von grünem Wasserstoff die Verfügbarkeit von Wasserstoffspeichern, wofür perspektivisch insbesondere geologische Speicher wie Salzkavernen infrage kommen, und entsprechenden Kapazitäten bei den Energietransportinfrastrukturen erforderlich. Deswegen sollten Elektrolyseanlagen perspektivisch insbesondere an Standorten installiert werden, wo ein hohes Erneuerbaren-Potenzial und geologische Speicher zur Wasserstoffspeicherung genutzt werden können.

Aus diesem Grund strebt die Bundesregierung den Aufbau einer angemessenen Wasserstofftransportinfrastruktur in Deutschland an. Dadurch können zusätzlicher Stromnetzausbau und hinzukommende Stromnetzengpässe aufgrund von Wasserstofferzeugung vermieden werden. Auch reduziert werden kann damit die Abregelung erneuerbarer Erzeugung auf der einen und der zusätzliche Betrieb fossiler Erzeugung auf der anderen Seite (Redispatch). Dies ist auch von Bedeutung, da mit der elektrolytischen Produktion von

Wasserstoff keine zusätzlichen THG-Emissionen verbunden sein sollten. Außerdem können Kosteneinsparpotenziale durch den Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur genutzt werden, insbesondere durch die Umwidmung bestehender Gasinfrastruktur.

Die Bundesregierung stimmt dem Bundesrat zu, dass der Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft sowie der entsprechenden Transportinfrastruktur weder den bereits beschlossenen noch den zukünftig erforderlichen Stromnetzausbau in Frage stellt.

Zu Ziffer 4:

Mit dem Erlass des EEG 2021 sind zwei Befreiungs- bzw. Begrenzungstatbestände für die Wasserstoffelektrolyse geschaffen worden. § 69b EEG 2021 regelt eine vollständige EEG-Umlagebefreiung für die Herstellung von grünem Wasserstoff durch Elektrolyse. Diese ist erst anwendbar, wenn in einer Verordnung nach § 93 EEG 2021 (EEG-Wasserstoff-VO) die Anforderungen an die Herstellung von grünem Wasserstoff festgelegt sind.

Die entsprechende Verordnung wurde zwischenzeitlich mit Zustimmung des Bundestages beschlossen. Dabei wird u.a. klargestellt, dass diese Definition unverzüglich, nachdem die Europäische Union die Anforderungen an Grünen Wasserstoff für einen oder mehrere Nutzungspfade näher bestimmt hat, an die Vorgaben der Europäischen Union angepasst wird. Die Anforderungen an den grünen Wasserstoff für die Zwecke der EEG-Umlagebefreiung werden so gesetzt, dass sie einen schnellen Markthochlauf dieser Technologie unterstützen und Mindestanforderungen an den glaubhaften Strombezug aus erneuerbaren Energien stellen. Anstelle der gesetzlichen Vollbefreiung von der EEG-Umlage können Betreiber von Elektrolyseuren in stromkostenintensiven Unternehmen auch eine weitgehende Reduktion der EEG-Umlage über die Besondere Ausgleichsregel (§ 64a EEG 2021) erhalten. Diese Regelung kann zunächst weiterhin ohne zusätzliche Anforderungen an die elektro-chemische Herstellung von Wasserstoff aus Strom in Anspruch genommen werden.

Zu Ziffer 5:

§ 113b des Entwurfs der Bundesregierung eines Gesetzes zur Umsetzung unionsrechtlicher Vorgaben und zur Regelung reiner Wasserstoffnetze im Energiewirtschaftsrecht sieht vor, dass die nicht mehr für den Transport von Erdgas benötigte Infrastruktur zum Zwecke der Umstellung auf Wasserstoff aus dem Fernleitungsnetz herausgenommen werden kann, auch wenn dazu in geringfügigem Umfang ein Neubau von Erdgasinfrastruktur erforderlich ist, um die im Szenariorahmen bestätigten Kapazitätsbedarfe zu erfüllen. Sinn der Regelung ist es, eine volkswirtschaftlich effiziente Weiternutzung von bereits vorhandener Erdgasinfrastruktur zum Zwecke des Wasserstofftransports - bei gleichzeitiger Unterbindung eines unverhältnismäßigen Neubaus von Erdgasinfrastruktur - zu ermöglichen. Ziel des § 28q des Gesetzesentwurfs ist die Erstellung einer umfassenden Informationsgrundlage, die der gesetzlichen Implementierung einer künftigen Wasserstoffnetzentwicklungsplanung dienen soll.

Zu Ziffer 6:

Speicher leisten für die Sicherheit und für die Kosteneffizienz der heutigen Gasversorgung wichtige Dienste. Zukünftig wird ihnen in Wasserstoffnetzen durch Bereitstellung von Flexibilität auch eine für das Energiesystem insgesamt wichtige Rolle zukommen.

Eine Vielzahl der in Deutschland vorhandenen Gasspeicher kommt grundsätzlich für die Wasserstoffnutzung in Frage. Die Bundesregierung ist insoweit auch im Gespräch mit der Branche.

Zu Ziffer 7:

Die für Wasserstoffnetze vorgesehenen regulierungsrechtlichen Bestimmungen der aktuellen EnWG-Novellierung sind auch für Betreiber bestehender privater Versorgungssysteme im industriellen Bereich optional. Welche Regeln und insbes. Ausnahmen in einem zukünftigen umfassenden Ordnungsrahmen gel-

ten, wird vom Ergebnis des kommenden EU-Rechtssetzungsprozesses zum Gas- und Wasserstoff-markt-design abhängen. Beim bisherigen Diskussionsstand zeichnet sich ab, dass das Regulierungsrecht für den neuen Wasserstoffmarkt und die Infrastruktur flexibel und bedarfsgerecht ausgestaltet werden soll, was u.a. auch für die Berücksichtigung bestehender Versorgungssysteme gilt.

Zu Ziffer 8 und 9:

Die Etablierung europäischer Bilanzierungs-, Nachweis- und Zertifizierungssysteme ist aus Sicht der Bundesregierung zentral für den Markthochlauf von grünem Wasserstoff und darauf basierenden Syntheseprodukten. Die Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED II) setzt insbesondere für den Verkehrssektor den Rahmen für entsprechende Systeme. Die notwendigen Detailregelungen werden dabei noch in mehreren ausstehenden delegierte Rechtsakten durch die Europäische Kommission bis Ende 2021 festgelegt. Hierzu gehören u.a. die Bilanzierung von THG-Emissionen, Anforderungen an erneuerbare Brennstoffe nicht biogener Herkunft bei Netzstrombezug und der CO₂-Nutzung für strombasierte Kraftstoffe. Die Bundesregierung ist an einer zeitnahen Umsetzung interessiert und ist hierzu mit der Europäischen Kommission in Kontakt. Sobald Klarheit über den rechtlichen europäischen Rahmen besteht, wird die Bundesregierung die notwendigen nationalen Umsetzungsmaßnahmen angehen. Darüber hinaus sind der Aufbau entsprechender Nachweissysteme für weitere Anwendungsbereiche (z.B. Industrie) und die internationale Anschlussfähigkeit dieser Systeme wichtige nächste Schritte. Diese Themen werden regulatorisch u.a. im Rahmen der Überarbeitung der RED und fachlich in der bi- und multilateralen Zusammenarbeit adressiert (z.B. Energiepartnerschaften, Dialogprozesse des internationalen PtX-Hubs, deutsch-australische Machbarkeitsstudie HySupply). Für einen funktionierenden europäischen sowie internationalen Wasserstoffmarkt ist zudem die Erarbeitung einheitlicher, technischer Normen und Standards notwendig.

Zu Ziffer 10:

Da der Luftverkehr vrs. auch zukünftig auf flüssige Kraftstoffe angewiesen sein wird, sind erneuerbare Kraftstoffe zentral für die Erreichung des Ziels der vollständigen Treibhausgasneutralität. Die Bundesregierung teilt die Ansicht, dass strombasierte Flugkraftstoffe auf Basis von grünem Wasserstoff (Power-to-Liquid, PtL) wesentlicher Antriebsstoff für die Luftfahrt der Zukunft sein werden. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung mit der nationalen Umsetzung der RED II im Verkehr eine entsprechende Quote für das Inverkehrbringen erneuerbarer strombasierter Fluggasturbinenkraftstoffe ab dem Jahr 2026 und mit dem Ziel von 2% in 2030 als Gesetzentwurf vorgelegt. Der Bundestag hat diesen am 20.05.2021 beschlossen. Darüber hinaus unterstützt die Bundesregierung die ReFuel EU Initiativen der EU für den Luft- und Schiffverkehr als Teil des „Fit for 55“-Pakets. Erste Informationen deuten darauf hin, dass eine verbindliche Quote für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs für den Flugverkehr auf EU-Ebene eingeführt werden soll. Damit können Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der EU sowie Wettbewerbsnachteile für deutsche Fluggesellschaften vermieden werden. Sollte bis zum Jahr 2026 keine einheitliche PtL-Quote im Luftverkehr für alle EU-Staaten eingeführt worden sein, wird die Bundesregierung die Auswirkungen prüfen und entsprechende Maßnahmen einleiten, um möglichen durch die nationale Einführung der Mindestquote in Deutschland entstandenen, internationalen Wettbewerbsnachteilen für die deutsche Luftverkehrswirtschaft entgegen zu wirken.