

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christopher Gohl, Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Till Mansmann, Bernd Reuther, Judith Skudelny, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Manfred Todtenhausen und der Fraktion der FDP

Transport von Wasserstoffimporten

Viele Länder prüfen derzeit, ob Wasserstoff eine zukünftige Energiequelle sein kann. Relativ weit ist man derzeit in Japan. Dort beschäftigt man sich nicht nur mit möglichen Einsatzfeldern für Wasserstoff, sondern auch mit dessen Transport. Dahinter steckt die Erkenntnis, dass rund die Hälfte der benötigten Energiemenge importiert werden muss, weil der begehrte Stoff im Ausland produziert werden wird. Aus Zeitungsmeldungen kann man entnehmen, dass Japans Regierung dabei auf den Import per Schiff setzt und dafür ein gesondertes Importterminal im Hafen von Kobe bauen möchte sowie den Bau einer gesonderten Tankerflotte. Insgesamt sollen nach Angaben der Werft Kawasaki Heavy Industries bis zu 80 Einheiten gebaut werden, die dann jährlich bis zu 9 Millionen t Wasserstoff importieren. In einem ersten Schritt wurden für den Bau bis zu 358 Mio. US-Dollar bereitgestellt. Die Einheiten sollen auf japanischen Werften entstehen.

Der Nationalen Wasserstoffstrategie der Bundesregierung ist zu entnehmen, dass bis zu zwei Drittel der benötigten Wasserstoffmenge importiert werden sollen (vgl. dazu auch <https://www.pv-magazine.de/2020/12/16/bundeswirtschaftsministerium-foerdert-produktion-von-gruenem-wasserstoff-in-saudi-arabien/>). Die Nationale Wasserstoffstrategie erwähnt auch, dass die Produktion des Wasserstoffs in enger Kooperation mit lokalen Anbietern in Ländern wie Chile oder Saudi-Arabien erfolgen soll. Die Strategie enthält jedoch keine Angaben, wie der produzierte Wasserstoff nach Deutschland kommen soll.

Anders Japan. Dort ist man sich sicher, dass die Umstellung auf Wasserstoff nur dann gelingen wird, wenn stabile Lieferketten etabliert werden können. Daher beziehen die Regierungen Japans und Australiens den Transport per Schiff von Beginn an in ihre Wasserstoffstrategie ein, um stabile Lieferketten etablieren zu können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Gibt es eine Importstrategie des Bundes, die beschreibt, wie der Wasserstoff nach Deutschland kommen soll?
2. Plant die Bundesregierung, die Nationale Wasserstoffstrategie entsprechend weiterzuentwickeln?
3. Genügt aus Sicht der Bundesregierung die Rolle der beteiligten staatlichen Stellen als neutrale Normungsstelle für harmonisierte Vorschriftenwerke oder für die Zulassung von Schiffen oder als Mittelgeber für Förderprogramme zur Nutzung von Wasserstoff als Schiffsbunker?
4. Wird es wie in Japan und Australien ein Förderprogramm zum Bau von Tankern geben, um stabile Lieferketten zu garantieren, neue Abhängigkeiten zu vermeiden und zwecks Förderung der hiesigen maritimen Wirtschaft?

Wenn nein, warum nicht?

5. Gibt es diesbezüglich bereits Gespräche mit deutschen Reedereien, Schiffmanagern, Werften, Zulieferbetrieben, Terminalbetreibern oder sonstigen Dienstleistern?
6. Welche Rolle sieht die Bundesregierung für die deutschen Seehäfen beim Import von Wasserstoff?
7. Plant die Bundesregierung, die deutschen Seehäfen für den Import von Wasserstoff zu ertüchtigen?
Wenn ja, welche Maßnahmen sind geplant, und welche Mittel sollen dazu aufgewendet werden?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung die gegenwärtigen gesetzlichen Anforderungen in Deutschland zum Transport, Zwischenlagern und Bunkern von Wasserstoff?
Besteht aus Sicht der Bundesregierung hier ein Bedarf an europäischer Harmonisierung?
9. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den voraussichtlichen deutschen Bedarf an Wasserstofftankschiffen ein, insbesondere vor dem Hintergrund, dass nach Ansicht der Fragesteller die Fassungsvermögen von Wasserstofftankern gegenwärtig relativ gering sind?

Berlin, den 2. Juni 2021

Christian Lindner und Fraktion