

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christopher Gohl, Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/30356 –**

### **Transport von Wasserstoffimporten**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsamen beantwortet.

Die Bundesregierung hat die Nationale Wasserstoffstrategie (NWS) im Kabinett am 10. Juni 2020 beschlossen. Der strategische Import von Wasserstoff ist, neben der Etablierung eines nationalen Markts für Wasserstoff, bereits ein integraler Teil der Strategie. Der Fokus der Bundesregierung liegt jetzt auf der Umsetzung der in der NWS beschlossenen 38 Maßnahmen. Hierunter fallen auch mehrere Maßnahmen, die den Aufbau und Intensivierung internationaler Kooperationen auf allen Ebenen vorsehen. Im Rahmen dieser Umsetzung der NWS werden die Maßnahmen, die auf den Import von Wasserstoff bzw. Wasserstoffderivaten abzielen, koordiniert und aufeinander abgestimmt.

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?

Die Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe, in denen auch die Voraussetzung für die Zeugniserteilung geregelt werden, werden in der Regel in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) entwickelt. Die Bundesregierung ist aktiv an der Regelentwicklung für die internationale Seeschiffahrt beteiligt. Die jeweils betroffenen Industrieverbände und Interessenvertreter werden im Vorfeld der Verhandlungen in der IMO in der Abstimmung einer nationalen Position mit einbezogen. Auch mit den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission wird im Vorfeld der Entwicklung international verbindlicher Vorschriften eine gemeinsame Position entwickelt. Dieser Prozess hat sich aus Sicht der Bundesregierung bewährt und sollte so beibehalten werden.

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?

Auf Bundesebene ist derzeit kein spezielles Förderprogramm zum Bau von Tankern geplant. Die etablierten Schiffbauprogramme stehen auch für den Bau von Tankern offen.

5. Gibt es diesbezüglich bereits Gespräche mit deutschen Reedereien, Schiffsmannagern, Werften, Zulieferbetrieben, Terminalbetreibern oder sonstigen Dienstleistern?

Derzeit werden keine Gespräche mit der Branche für ein spezifisches Förderprogramm für den Bau von Tankern geführt.

6. Welche Rolle sieht die Bundesregierung für die deutschen Seehäfen beim Import von Wasserstoff?

Die deutschen Seehäfen können eine wichtige Rolle beim Import für Wasserstoff spielen, denn sie könnten Anlandepunkt für importierten Wasserstoff werden. Die deutschen Seehäfen sind sich dieser Rolle bewusst und haben proaktiv entsprechende Strategien ausgearbeitet. Das BMWi steht hierzu mit Vertretern der maritimen Wirtschaft und den Häfen in Kontakt, um über die Ziele und Maßnahmen der NWS zu informieren und diese und die Strategie der Seehäfen aufeinander abzustimmen. Die Zuständigkeit für die Entwicklung der Häfen liegt bei den Bundesländern.

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?

Die Zuständigkeit für die Entwicklung der Häfen liegt bei den Bundesländern. Die Bundesregierung unterstützt die deutschen Häfen in der internationalen Zusammenarbeit. Zum Beispiel arbeitet das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie im Rahmen der Energiekooperation mit den Ländern der Golfregion eng mit Hamburg zusammen und unterstützt damit die Bestrebungen des Hamburger Hafens, ein wichtiger Anlandepunkt für internationale Wasserstoffimporte zu 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?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsamen beantwortet.

Mit der Novellierung des Energiewirtschaftsgesetzes sind die technischen Regeln des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches e. V. (DVGW) auch auf Wasserstoffanlagen unter Beachtung der spezifischen Eigenschaften des Wasserstoffes anzuwenden. Gegenwärtig werden alle notwendigen technischen Themen zu Wasserstoff im DVGW unter Einbindung aller interessierter Kreise auf die Notwendigkeit eines technischen Ordnungsrahmens überprüft und gegebenenfalls in das Regelsetzungsprogramm aufgenommen. Nach Kenntnis der Bundesregierung ist bezüglich der europäischen Normung ein Normungsauftrag der EU-Kommission (Generaldirektion Energie) an das Europäische Komitee für Normung (CEN) und das Europäische Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) in der Vorbereitung, der das gesamte Feld Wasserstoff abdeckt. In diesem Prozess und der anschließenden Normung bzw. Harmonisierung ist Deutschland durch das Deutsche Institut für Normung (DIN) und den DVGW vertreten. Das „Deutsche Maritime Zentrum“ (DMZ) untersucht im Rahmen der Studie „Rolle der maritimen Wirtschaft bei der Etablierung einer deutschen Wasserstoffwirtschaft“ verschiedene Möglichkeiten für den Import von Wasserstoff. Für den Import kommen neben reinem Wasserstoff auch ande-

re Flüssigkraftstoffe, wie beispielsweise Ammoniak, Methanol oder flüssige organische Wasserstoffträger (LOHC) infrage. Tankschiffe für diese Kraftstoffe haben ein deutlich höheres Fassungsvermögen als reine Wasserstofftankschiffe. Der Wasserstoff wird nach dem Transport aus den flüssig vorliegenden Stoffen gewonnen. Benötigte und realisierbare Größen und Bedarfe an Wasserstofftankern werden ebenfalls im Rahmen der DMZ-Studie untersucht.

Die Betrachtung des regulatorischen Rahmens ist Teil dieser angesprochenen DMZ-Studie. Ende 2021 soll zudem das Gasmarktdesign angepasst werden, um hier dekarbonisiertes Gas zu integrieren.