

## **Kleine Anfrage**

**der Fraktion der CDU/CSU**

### **Wasserstoffförderung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr**

Am 15. Februar 2024 verkündete das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), dass der für Wasserstoffförderung verantwortliche Abteilungsleiter Grundsatz im BMDV mit sofortiger Wirkung von seinen Aufgaben entbunden ist (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/bmdv-abteilungsleiter-entscheidung.html](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/bmdv-abteilungsleiter-entscheidung.html)). Eine Folge der durch die Stabstelle Innenrevision des BMDV bislang aus Sicht der Fragesteller unzureichend erfolgten Untersuchung der bisherigen Vergabepaxis des BMDV ist, dass nach Kenntnis der Fragesteller auf Anordnung des zuständigen beamteten Staatssekretärs im BMDV vom 20. Februar 2024 „bis auf Weiteres keine neuen Wasserstoff-Förderbescheide bewilligt oder neue Verträge eingegangen werden dürfen“ (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/statement-zur-wasserstofffoerderung.html](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/statement-zur-wasserstofffoerderung.html)). Dies ist aus Sicht der Fragesteller faktisch ein Stopp der Wasserstoffförderung durch das BMDV.

Darüber hinaus hat das Kabinett bereits im Juli 2023 die Fortschreibung der Nationalen Wasserstoffstrategie beschlossen. Der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing kündigte in diesem Zusammenhang einen „Masterplan Wasserstoff im Verkehr“ an (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html)), der nach Kenntnis der Fragesteller bis heute nicht vorgestellt wurde.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Fördermaßnahmen des BMDV sind von der Entscheidung des BMDV, dass „bis auf Weiteres keine neuen Wasserstoff-Förderbescheide bewilligt oder neue Verträge eingegangen werden dürfen“ betroffen (bitte einzeln tabellarisch auflisten)?
2. Welche von der NOW GmbH begleiteten Fördermaßnahmen bzw. Förderangebote sind von der Entscheidung des BMDV, dass „bis auf Weiteres keine neuen Wasserstoff-Förderbescheide bewilligt oder neue Verträge eingegangen werden dürfen“ betroffen (bitte einzeln tabellarisch auflisten)?
3. Welche Behörden, Projektträger, Programmgesellschaften und sonstigen Einrichtungen sind vom Förderstopp des BMDV betroffen?
4. Wie, wann, und von wem wurden die vom Förderstopp des BMDV betroffenen Behörden, Projektträger, Programmgesellschaften und sonstigen Einrichtungen informiert?

5. Hat das BMDV die Konsequenzen des Förderstopps für den von der Bundesregierung angekündigten „Markthochlauf für Wasserstoff“ (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html)) im Vorfeld abgeschätzt?
6. Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung Planungssicherheit für den Wasserstoffhochlauf im Verkehrssektor schaffen; wann ist insbesondere mit Entscheidungen bezüglich der NIP-2-Förderanträge (NIP = Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie) zu rechnen?
7. In welchem Umfang und wann sind weitere Förderaufrufe im Rahmen des NIP 2 zur Erzeugung von grünem Wasserstoff (H<sub>2</sub>) für den Verkehr geplant (bitte einzeln tabellarisch auflisten)?
8. Sind weitere Förderprogramme geplant, um die gesamte Wertschöpfungskette der Wasserstoffmobilität zu stärken (Produktion, Bereitstellungsinfrastruktur, Nutzung), wenn ja, wie soll das Förderprogramm inhaltlich und finanziell gestaltet werden, wann soll es kommen, und wenn nein, warum nicht?
9. Wie wird sichergestellt, dass sich eine Investition durch die OEMs (Original Equipment Manufacturer), z. B. in Werkserweiterungen oder Entwicklung, amortisieren kann?
10. Plant das BMDV eine OPEX-Förderung (OPEX = Operational Expenditures) für die Wasserstoffmobilität, wenn ja, in welchem Umfang, zu welchen Bedingungen, zu welchem Zeitpunkt, und wenn nein, warum nicht?
11. Wird es kurzfristig weitere Fördermöglichkeiten für Elektrolyseprojekte als Ersatz für den gestrichene NIP-2-Aufruf geben?
12. Welche Bundesressorts wurden vor der Anordnung des zuständigen beamteten Staatssekretärs im BMDV vom 20. Februar 2024, die Wasserstoffförderung zu stoppen, im Rahmen einer Ressortabstimmung beteiligt?
13. War das Bundeskanzleramt mit der Entscheidung des Förderstopps befasst?
14. Welche laufenden Förderprojekte sind von der Anordnung des zuständigen beamteten Staatssekretärs im BMDV vom 20. Februar 2024 nicht betroffen und laufen weiter?
15. Wie wird die komplizierte Beantragung von Fördermitteln vereinfacht und beschleunigt?
16. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um in bestehenden Bescheiden durch Marktänderungen notwendige Umschreibungen von Fördermitteln schnellstmöglich in die Realität umzusetzen?
17. Wie ist das Verhältnis der tatsächlich zugelassenen klimaschonenden Fahrzeuge aus dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) im Vergleich mit den beantragten Fahrzeugen (bitte in N1 bis N3 aufgeschlüsselt aufstellen und in Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog [BET] und FCET [fuel cell electric trucks] aufgeteilt, woher kommt der Unterschied in den Zahlen der tatsächlich zugelassenen klimaschonenden Fahrzeuge aus dem KBA und einem Vergleich mit den beantragten Fahrzeugen, und wie wird die Bundesregierung dafür sorgen, dass die beantragten Fahrzeuge auch tatsächlich zugelassen werden)?
18. Wie viele und welche Änderungsbescheide zu laufenden Förderprojekten wurden seit der Anordnung des zuständigen beamteten Staatssekretärs im BMDV vom 20. Februar 2024 freigegeben?

19. Wie viele Fördermittelempfänger sind nach Kenntnis der Bundesregierung vom Förderstopp betroffen?
20. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung durch den Förderstopp, und geht die Bundesregierung davon aus, dass Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden?
21. Mit welchem Schaden bei betroffenen Fördermittelempfängern rechnet die Bundesregierung durch den Förderstopp, und geht die Bundesregierung davon aus, dass Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden?
22. Wie viele und welche Antragstellerinnen und Antragsteller noch nicht beschiedener Anträge sind vom Förderstopp des BMDV betroffen?
23. Wie viele und welche Antragstellerinnen und Antragsteller wurden vom BMDV im Falle noch nicht beschiedener Anträge vom Förderstopp informiert?
24. Welche Haushaltstitel sind in welcher Höhe von dem Förderstopp des BMDV konkret betroffen (bitte einzeln tabellarisch auflisten)?
25. In welcher Höhe stehen noch ungebundene Mittel für die Förderung von Wasserstoffprojekten zur Verfügung?
26. In welcher Höhe sind Mittel für die Förderung von Wasserstoffprojekten gebunden?
27. Wann wird der Förderstopp des BMDV aufgehoben?
28. Wurden vom BMDV im Rahmen der Untersuchung durch die Stabstelle Innenrevision des BMDV externe Berater hinzugezogen oder ist geplant, in diesem Zusammenhang externe Beratungsdienstleistungen in Anspruch zu nehmen, und welche Kosten sind bisher dabei entstanden?
29. Wann ist der Abschluss der Untersuchung durch die Stabstelle Innenrevision des BMDV geplant, und in welcher Form wird der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages von dem Untersuchungsergebnis informiert?
30. Wie ist der Planungsstand im BMDV zur Entwicklung eines „Masterplan[s] für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Verkehr“ (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html))?
31. Welche „wichtigen Maßnahmen für den Verkehr“ (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html)) werden im „Masterplan für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Verkehr“ enthalten sein?
32. Was ist unter dem vom BMDV geplanten „Aufbau eines Grundnetzes an Wasserstoff-Tankstellen“ (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html)) konkret zu verstehen, bis wann soll dieses „Grundnetz“ verfügbar sein, und welche Förderungen der Bundesregierung sind vorgesehen?
33. Was ist mit der „Förderungen von erneuerbaren Kraftstoffen“ (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html)) konkret gemeint, und welche erneuerbaren Kraftstoffe sollen wie vom BMDV gefördert werden?
34. Was ist mit der „Schaffung der erforderlichen Rahmenbedingungen“ (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html)) konkret gemeint?

35. Welche Infrastrukturen werden aus Sicht der Bundesregierung konkret benötigt, um die Skalierung von Wasserstoff und daraus hergestellten Kraftstoffen, Brennstoffzellenfahrzeugen sowie Brennstoffzellenkomponenten und Brennstoffzellensystemen „zielgerichtet voranzutreiben“ (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html))?
36. Welche „Prozesse und Strategien, Förderprogramme und regulatorischen Maßnahmen [sowie] konkrete, mit einem Zeitplan hinterlegte Handlungsschritte“ (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html)) werden im „Masterplan für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Verkehr“ des BMDV definiert?
37. In welchem Rahmen wird der Wasserstoff-Verbrenner durch die Bundesregierung gefördert (bitte Förderprogramme einzeln unter Angabe der jeweiligen Förderhöhe angeben)?
38. Was ist geplant, um den Wertverfall der THG-Zertifikate (THG = Treibhausgas) zu stoppen und eine Gegenfinanzierung für H<sub>2</sub>-Tankstellen zu ermöglichen?
39. Wird es für H<sub>2</sub>-Tankstellenbetreiber einen Floor-Price oder ein ähnliches Instrument geben, und wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
40. Wird es andere Anreize geben, um das Risiko einer Unterauslastung von H<sub>2</sub>-Tankstellen für den Betreiber zu minimieren, z. B. eine Auslastungsgarantie?

Berlin, den 25. März 2024

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**