

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10882 –

Wasserstoffförderung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Vergabep Praxis 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.

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)?
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?

Die Fragen 1 sowie 12 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Wasserstoffförderung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ist nicht grundsätzlich gestoppt. Das BMDV hat die in seiner alleinigen Zuständigkeit liegende Entscheidung getroffen, dass vom BMDV bis auf Weiteres keine neuen Wasserstoff-Förderbescheide bewilligt oder neue Verträge eingegangen werden dürfen. Im Falle einer zeitlichen Unabweisbarkeit kann jedoch eine begründete Ausnahme von dem vorstehend genannten Grundsatz ausschließlich nach Freigabe durch die Staatssekretäresebene erfolgen. Bereits laufende Förderprojekte in diesem Themenbereich werden nach den bestehenden Vorschriften bearbeitet. Etwaige Änderungsbescheide zu laufenden Förderprojekten bedürfen einer Freigabe durch die Staatssekretäresebene.

Von dieser Regelung sind grundsätzlich folgende Fördermaßnahmen betroffen:

- Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II 2016 bis 2026 (NIP),
- Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr (technologieoffenes Förderprogramm, hier: Anteil Brennstoffzellenfahrzeuge und Tankinfrastruktur),
- Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr (technologieoffenes Förderprogramm, hier: Anteil Brennstoffzellenfahrzeuge und Tankinfrastruktur),
- Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur (KsNI) (technologieoffenes Förderprogramm, hier: Anteil Brennstoffzellenfahrzeuge und Tankinfrastruktur),
- Innovations- und Technologiezentrum Wasserstoff (ITZ),
- Important Projects of Common European Interest (IPCEI) für Wasserstofftechnologien und -systeme (hier: Projekte mit Verkehrsbezug unter Federführung des BMDV),
- Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Entwicklung regenerativer Kraftstoffe,
- Technologieplattform für Power-to-Liquid-Kraftstoffe (TPP),
- darüber hinaus einzelne Projekte mit Bezug zu Wasserstoff und Brennstoffzellen in weiteren Förderprogrammen des BMDV.

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)?

Die bundeseigene NOW GmbH unterstützt das BMDV als Programmgesellschaft bei der Koordinierung und Umsetzung der in der Antwort zu Frage 1 genannten Förderprogramme.

3. Welche Behörden, Projektträger, Programmgesellschaften und sonstigen Einrichtungen sind vom Förderstopp des BMDV betroffen?

Die für die administrative Umsetzung zuständige Forschungszentrum Jülich GmbH, Projektträger Jülich, VDI/VDE Innovation + Technik GmbH, das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) sowie die für die Koordinierung und Umsetzung beauftragte Programmgesellschaft NOW GmbH sind von der Entscheidung des BMDV zur Förderung im Bereich Wasserstoff betroffen.

4. Wie, wann, und von wem wurden die vom Förderstopp des BMDV betroffenen Behörden, Projektträger, Programmgesellschaften und sonstigen Einrichtungen informiert?

Von der in der Antwort zu Frage 1 dargestellten Entscheidung wurden das Forschungszentrum Jülich GmbH, Projektträger Jülich, das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) und die NOW GmbH am 21. Februar 2024 schriftlich informiert. Die VDI/VDE Innovation + Technik GmbH wurde am 22. Februar 2024 schriftlich 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) im Vorfeld abgeschätzt?

Mögliche negative Effekte der in der Antwort zu Frage 1 dargestellten Entscheidung können mit der erwähnten Ausnahmeregelung weitestgehend vermieden werden.

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

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?

Für die Bewilligung der noch offenen Anträge, die im Rahmen der Förderaufrufe für die Errichtung von Wasserstofftankstellen und Elektrolyseanlagen im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie Phase II (NIP II; 2016 bis 2026) eingegangen sind, stehen keine Haushaltsmittel zur Verfügung. Die Anträge müssen daher abgelehnt werden.

Die Mobilität mit Wasserstoff und Brennstoffzellen ist ein wichtiger Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor. Die laufenden Maßnahmen des BMDV sind durch das Bundesverfassungsgerichtsurteil zum Klima- und Transformationsfonds (KTF) und den damit erforderlichen Einsparungen stark betroffen, werden aber nicht eingestellt. Zudem arbeitet das BMDV an einem Masterplan für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Verkehr, der auch einen Rahmen für die Phase nach dem NIP II abbilden wird.

7. In welchem Umfang und wann sind weitere Förderaufrufe im Rahmen des NIP 2 zur Erzeugung von grünem Wasserstoff (H₂) für den Verkehr geplant (bitte einzeln tabellarisch auflisten)?

Aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln ist derzeit nicht absehbar, ob ein weiterer Förderaufruf für die Errichtung von Elektrolyseanlagen veröffentlicht werden kann.

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?

Kurzfristig sind keine neuen Förderprogramme zur Stärkung der Wasserstoffmobilität geplant. Die Förderung im Rahmen der bestehenden Programme (siehe Antwort zu Frage 1) deckt grundsätzlich die gesamte Wertschöpfungskette für die Wasserstoffmobilität ab. Das NIP II läuft noch bis 2026. Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans wird geprüft, wie Anschlussmaßnahmen ausgestaltet werden können.

9. Wie wird sichergestellt, dass sich eine Investition durch die OEMs (Original Equipment Manufacturer), z. B. in Werkserweiterungen oder Entwicklung, amortisieren kann?

Zu der wirtschaftlichen Ausrichtungen von Unternehmen kann die Bundesregierung keine Aussagen treffen. Wirtschaftliche Anreize werden im Bereich der Nutzfahrzeuge durch Instrumente wie einer CO₂-basierten LKW-Maut und den CO₂-Flottengrenzwerten gesetzt. Ein hochleistungsfähiges öffentlich zugängliches Ladeinfrastrukturnetz für schwere Nutzfahrzeuge ist eine unerlässliche Voraussetzung für den Einsatz von klimafreundlichen E-Lkw. In Umsetzung des Masterplans Ladeinfrastruktur II wird BMDV demnächst eine Ausschreibung zu Errichtung und Betrieb von einem initialen Schnellladenetz für E-Lkw veröffentlichen.

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?

Aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel ist eine Förderung der Betriebskosten – insbesondere im Bereich der Wasserstofftankstellen – derzeit nicht möglich. Möglichkeiten zur Förderung der Betriebskosten (OPEX) werden geprüft. Es ist allerdings absehbar, dass der legislatorische und bürokratische Aufwand für die Ermöglichung einer über die Investitionskosten hinausgehenden europarechtskonformen Betriebskostenförderung von Wasserstofftankstellen wie auch die Kosten erheblich wären.

11. Wird es kurzfristig weitere Fördermöglichkeiten für Elektrolyseprojekte als Ersatz für den gestrichene NIP-2-Aufruf geben?

Nein.

15. Wie wird die komplizierte Beantragung von Fördermitteln vereinfacht und beschleunigt?

Die Bundesregierung vereinfacht und beschleunigt die Beantragung von Zuwendungen, indem sie den gesamten Zuwendungsprozess noch stärker ziel- und wirkungsorientiert ausrichtet, die Digitalisierung und elektronische Vorgangsbearbeitung vorantreibt und Kompetenzen sowie Koordination in diesem Bereich bündelt. Zudem existiert seit September 2023 im BMDV eine Servicestelle Förderung, die die Fachreferate in zuwendungsrechtlichen Fragestellungen berät. Neue oder zu ändernde Fördermaßnahmen werden zudem in einem standardisierten Prozess dem hausinternen Fördergremium zur Beratung zugeleitet.

16. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um in bestehenden Bescheiden durch Marktänderungen notwendige Umschreibungen von Fördermitteln schnellstmöglich in die Realität umzusetzen?

Durch die in der Antwort zu Frage 15 bereits erwähnten Synergien kann auf Marktänderungen entsprechend reagiert werden.

17. Wie ist das Verhältnis der tatsächlich zugelassenen klimaschonenden Fahrzeuge aus dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) im Vergleich mit den beantragten Fahrzeugen (bitten 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?

Dargestellt sind in nachfolgender Übersicht die zugelassenen Nutzfahrzeuge (Lkw & Sattelzugmaschinen) im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Januar 2024 (Berechnungen der NOW GmbH basierend auf KBA-Zulassungszahlen). Zusätzlich sind die im Rahmen der Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge (KsNI) beantragten, bewilligten und zugelassenen Fahrzeuge aufgeführt. Die Anzahl der zugelassenen KsNI-geförderten Fahrzeuge wurde den eingereichten KsNI-Verwendungsnachweisen entnommen.

Antriebsart und Fahrzeugklasse	Zugelassene Nutzfahrzeuge (Lkw, Sattelzugmaschinen) 01.01.2023 bis 31.01.2024	Beantragte Fahrzeuge KsNI	Bewilligte Fahrzeuge KsNI	Zugelassene KsNI-geförderte Fahrzeuge (Stand 27.03.2024)
BET N1	21.703	4.926	3.743	1.116
BET N2	1.837	2.821	1.566	353
BET N3	646	4.321	2.735	570
FCET N1	78	257	100	41
FCET N2	0	43	17	0
FCET N3	61	752	474	84

Als ursächlich für die Differenz der bewilligten zu den zugelassenen KsNI-geförderten Fahrzeugen können insbesondere längere Lieferzeiten etwa aufgrund von hersteller- und zuliefererseitigen Produktionsverzögerungen angenommen werden. Außerdem gilt für den KsNI-Verwendungsnachweis eine Einreichungsfrist von sechs Monaten nach Erfüllung des Zuwendungszwecks (Zulas-

sung des Fahrzeugs wiederum binnen 12 Monaten nach Bewilligung), welche zu einer zeitlichen Verzögerung bei der Meldung und darauf aufbauend der statistischen Darstellung der KsNI-Fahrzeugzulassungen führen kann.

18. Wie viele und welche Änderungsbescheide zu laufenden Förderprojekten wurden seit der Anordnung des zuständigen beamteten Staatssekretärs im BMDV vom 20. Februar 2024 freigegeben?

Im Bereich des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (2016 bis 2026) wurden seit dem 20. Februar 2024 234 Änderungsbescheide für 188 Zuwendungsempfänger zur Erweiterung der Nebenbestimmung (Ergänzung der Anforderung aus dem Deutschen Aufbau und Resilienzplan bezüglich der Transparenzdatenabfrage der Zuwendungsempfänger) durch den beamteten Staatssekretär freigegeben. Zudem wurden 23 Änderungsbescheide für eine kostenneutrale Laufzeitverlängerung bzw. Mittelverschiebung freigegeben.

19. Wie viele Fördermittelempfänger sind nach Kenntnis der Bundesregierung vom Förderstopp betroffen?

Es gibt keine Zuwendungsempfänger, die von einem Förderstopp betroffen sind.

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

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?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich besteht für noch nicht bewilligte Vorhaben kein Anspruch auf Förderung. Bislang wurden keine Schadenersatzansprüche von Zuwendungsempfängern geltend gemacht.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

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?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit sind keine Antragstellerinnen und Antragsteller von einem Förderstopp betroffen.

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

24. Welche Haushaltstitel sind in welcher Höhe von dem Förderstopp des BMDV konkret betroffen (bitte einzeln tabellarisch auflisten)?

Wie in der Antwort zu Frage 1 dargestellt, handelt es sich nicht um einen Förderstopp. Aus der folgenden Tabelle sind die Haushaltsstellen und die jeweiligen Mittel für die in der Antwort zu Frage 1 genannten Fördermaßnahmen zu entnehmen.

Haushaltsstelle	Soll 2024 in tausend Euro	VE 2024 in tausend Euro
6092 892 04 (Förderung von Erzeugungsanlagen für strombasierte Kraftstoffe und fortschrittliche Biokraftstoffe sowie von Antriebstechnologien für die Luftfahrt)	42.962*	17.000*
6092 892 05 (Wasserstoff- und Brennstoffzellenanwendungen im Verkehr)	102.007	375.000
6092 892 06 (Zuschüsse zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr)	88.820*	3*
6092 893 02 (Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur)	1.808.600*	3.207.250*
6092 893 08 (Zuschüsse für die Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben)	328.083*	3*
6092 893 09 (Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben)	459.621*	145.527*

* Anteil Wasserstoffförderung kann vorab nicht beziffert werden

25. In welcher Höhe stehen noch ungebundene Mittel für die Förderung von Wasserstoffprojekten zur Verfügung?

Bei Kapitel 6092 Titel 892 05 stehen VE i. H. v. 375 Mio. Euro für die Bewilligung von Vorhaben im Bereich der Wasserstoff- und Brennstoffzellenanwendungen im Verkehr (Innovations- und Technologiezentrum Wasserstoff sowie Bearbeitung laufender Projekte) zur Verfügung.

26. In welcher Höhe sind Mittel für die Förderung von Wasserstoffprojekten gebunden?

Für die Förderung von Wasserstoffprojekten sind für den Zeitraum 2024 bis 2028 über 1 Mrd. Euro gebunden. Diese teilen sich wie folgt auf die Förderprogramme auf.

Förderprogramm	Mittelbindung 2024 bis 2028 in tausend Euro
Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (2016 bis 2026)	468.856
Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr (Anteil Brennstoffzellenfahrzeuge und Tankinfrastruktur)	76.442
Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr (Anteil Brennstoffzellenfahrzeuge und Tankinfrastruktur)	175.584

Förderprogramm	Mittelbindung 2024 bis 2028 in tausend Euro
Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur (KsNI) (Anteil Brennstoffzellenfahrzeuge und Tankinfrastruktur)	223.113
Important Projects of Common European Interest (IPCEI) für Wasserstofftechnologien und -systeme (Projekte mit Verkehrsbezug unter Federführung des BMDV)	119.297

27. Wann wird der Förderstopp des BMDV aufgehoben?

Die in der Antwort zu Frage 1 geschilderte Verfahrensweise gilt bis auf Weiteres fort. Maßgeblich für eine spätere Aufhebung ist das Ergebnis der entsprechenden Untersuchung der Stabsstelle Innenrevision.

28. Wurden vom BMDV im Rahmen der Untersuchung durch die Stabsstelle 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?

Eine Beauftragung externer Dienstleister zur Prüfung der Rechtmäßigkeit einzelner Förderentscheidungen durch das BMDV wird aktuell geprüft. Bislang sind keine Kosten entstanden.

29. Wann ist der Abschluss der Untersuchung durch die Stabsstelle Innenrevision des BMDV geplant, und in welcher Form wird der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages von dem Untersuchungsergebnis informiert?

Sämtliche neu ermittelten Unterlagen werden durch die Stabsstelle Innenrevision weiter sorgfältig gesichtet und ausgewertet. Aufgrund des Umfangs der Unterlagen wird die Untersuchung eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen. Die Bundesregierung wird das Parlament und die Öffentlichkeit rechtzeitig und in geeigneter Form über das Ergebnis informieren.

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)?

Der Erarbeitung des Masterplans hat bereits begonnen, die Fertigstellung ist für das erste Quartal 2025 geplant.

31. Welche „wichtigen Maßnahmen für den Verkehr“ (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html) werden im „Masterplan für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Verkehr“ enthalten sein?

Für den Masterplan sollen kurz-, mittel-, und langfristige Maßnahmen beschrieben werden. Diese sollen die Verkehrsträger Straße, Schiene, Luftfahrt, Schifffahrt, Infrastruktur, die Zulieferindustrie, Kraftstoffe und übergeordnete The-

men wie Regionen, Regularien, Ausbildung und internationale Zusammenarbeit betreffen.

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](https://www.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?

Der Aufbau eines Grundnetzes bezieht sich insbesondere auf die EU-Verordnung 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Regulation, AFIR), die für alle Mitgliedstaaten eine Mindestanzahl für Wasserstofftankstellen festlegt. Gemäß AFIR-Anforderungen sind die dort formulierten Mindestziele verbindlich bis Ende 2030 umzusetzen, ein indikatives Ziel für 2027 ist im Nationalen Strategierahmen festzulegen. Deutschland wird seinen Ausbauverpflichtungen aus der AFIR nachkommen, um einen reibungslosen und effizienten Güterverkehr mit Wasserstoffantrieben sicherzustellen.

Die Förderung einer öffentlichen Betankungsinfrastruktur ist ein Schwerpunkt des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (2016 bis 2026) (NIP). Mit knapp 90 öffentlich zugänglichen Standorten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge verfügt Deutschland aktuell über eines der dichtesten Netze in Europa. Das BMDV fokussiert seine weiteren Aktivitäten auf den Ausbau des Tankstellennetzes für schwere Nutzfahrzeuge (Lkw und Busse). Zusätzlich zu den 20 bestehenden öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellen für schwere Nutzfahrzeuge befinden sich gut 40 weitere in der Realisierung. Einzelne Tankstellen sind bereits AFIR-konform.

Für den bundesweiten Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur sind im Bundeshaushalt 2024 insgesamt 1,8 Mrd. Euro vorgesehen. Aufgrund der notwendigen Priorisierungen im KTF sind aktuell jedoch keine Aussagen zu künftigen Fördermöglichkeiten des BMDV im Bereich Wasserstoffbetankungsinfrastruktur möglich.

33. Was ist mit der „Förderungen von erneuerbaren Kraftstoffen“ (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)) konkret gemeint, und welche erneuerbaren Kraftstoffe sollen wie vom BMDV gefördert werden?

Das Gesamtkonzept erneuerbare Kraftstoffe des BMDV umfasst vier Förder Säulen zur Förderung von fortschrittlichen Biokraftstoffen und strombasierten Kraftstoffen – sowohl für die Entwicklung der Technologien als auch für den Markthochlauf von Anlagen.

Im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Entwicklung regenerativer Kraftstoffe wurden 19 Projekte mit einem Volumen von 117,2 Mio. Euro zur Technologieentwicklung von Anlagen für die Produktion von fortschrittlichen Biokraftstoffen und strombasierten Kraftstoffen bewilligt. 2024 stehen keine zusätzlichen Mittel zur Verfügung. Für die Technologieplattform für PtL-Kraftstoffe (TPP) in Leuna werden weiterhin Mittel zur Verfügung gestellt.

34. Was ist mit der „Schaffung der erforderlichen Rahmenbedingungen“ (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/markthochlauf-wasserstoff-beschleunigen.html) konkret gemeint?

Auf nationaler, europäischer und auf internationaler Ebene setzt sich das BMDV für kohärente rechtliche Rahmenbedingungen in Bezug auf die nachhaltige Erzeugung, den Transport, die Speicherung und den Import, die Bereitstellung sowie die Nutzung von Wasserstoff und seinen Derivaten für den Markthochlauf ein. Das BMDV erstellt derzeit einen Referentenentwurf für eine Wasserstoff-Tankstellen-Verordnung. Ziel dieser Verordnung ist, technische Mindestanforderungen an Wasserstofftankstellen zu definieren, um einen sicheren und interoperablen Betrieb zu gewährleisten und die Genehmigung (insbesondere mobiler Zapfanlagen) zu vereinfachen.

Daneben bestehen einheitliche Standards und Zertifizierungssysteme für Wasserstoff und Derivate für die inländische Produktion und weitgehend kohärente Systeme für deren Import und Bereitstellung. Außerdem soll der Austausch und die Zusammenarbeit im Wasserstoffbereich mit den anderen EU-Mitgliedstaaten auf Grundlage gemeinsamer Ziele weiter vertieft werden.

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)?

Die speziell im Verkehrssektor benötigten Infrastrukturen beziehen sich im Straßenverkehr auf den Aufbau eines Grundnetzes an Wasserstofftankstellen, v. a. für schwere Nutzfahrzeuge und gegebenenfalls den Aufbau sogenannter H₂-Hubs, die zur Speicherung, Aufbereitung und regionalen Verteilung von Wasserstoff an Wasserstofftankstellen dienen sollen. Im Zug- und Flugverkehr sind perspektivisch gesonderte Tankinfrastrukturen nötig, da hier andere Normen und Standards gelten. Der Schiffsverkehr erfordert wiederum eine spezifische Infrastruktur, da hier v. a. Wasserstoffderivate (z. B. Ammoniak oder Methanol) zum Einsatz kommen werden.

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) werden im „Masterplan für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Verkehr“ des BMDV definiert?

Der Masterplan wird unter Berücksichtigung und Zusammenführung der vorhandenen Prozesse und Strategien, Förderprogramme und regulatorischen Maßnahmen konkrete, mit einem Zeitplan hinterlegte Handlungsschritte definieren und den möglichen Beitrag zur Erreichung der nationalen Klimaziele bis 2045 adressieren.

37. In welchem Rahmen wird der Wasserstoff-Verbrenner durch die Bundesregierung gefördert (bitte Förderprogramme einzeln unter Angabe der jeweiligen Förderhöhe angeben)?

Das BMDV fördert aktuell das Modellvorhaben HyCET (FF G25) im Zuge der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie. In diesem Projekt werden zwei verschiedene Fahrzeugmodelle mit Wasserstoffverbrennungsmotor entwickelt: ein 18-Tonnen-Fahrzeug mit einem 7-Liter-Motor und ein 40-Tonnen-Fahrzeug, ausgestattet mit einem 13,5-Liter-Motor. Das Konsortium besteht aus den Unternehmen BMW (Konsortialführer), Deutz, KeYou, Total Energies und DHL. Die Bewilligung des Projekts erfolgte im Januar 2022 und wurde mit rund 11,3 Mio. Euro gefördert. Das Ende des Projekts ist für Anfang 2026 vorgesehen. Zudem werden mautpflichtige Fahrzeuge mit Wasserstoffverbrennungsmotor bei der CO₂-differenzierten Lkw-Maut berücksichtigt und sind hier bis Ende 2025 vollständig von der Entrichtung einer Mautgebühr befreit. Ab 2026 müssen Wasserstoff-Verbrenner-Lkw einen ermäßigten Mautsatz gegenüber Diesel-Lkw entrichten, ebenso wie Batterie- und Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw.

38. Was ist geplant, um den Wertverfall der THG-Zertifikate (THG = Treibhausgas) zu stoppen und eine Gegenfinanzierung für H₂-Tankstellen zu ermöglichen?

Mit der nationalen Umsetzung der RED III und der Überarbeitung des THG-Quotenhandels steht dieses Jahr ein wichtiger Schritt an. Hierbei könnte ein Signal für den Klimaschutz durch eine Anhebung der THG-Quote gesetzt werden. Damit würde die Nachfrage nach THG-Zertifikaten gestärkt. Für Biokraftstoffe und auch alle weiteren erneuerbaren Kraftstoffe sollte zudem geprüft werden, ob die Anforderungen an Nachhaltigkeitszertifizierungen und Kontrollen verbessert werden können.

39. Wird es für H₂-Tankstellenbetreiber einen Floor-Price oder ein ähnliches Instrument geben, und wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

Das BMDV hat mit dem NIP II ein Förderprogramm aufgelegt, das u. a. auf den Aufbau eines Grundnetzes an Wasserstoff-Tankstellen zielt. Die Förderaufrufe wurden bisher gemäß AGVO umgesetzt. Ein Floor-Price ist bei diesem Förderinstrument nicht vorgesehen. Sollte das BMDV zu dem Schluss kommen, dass die Vorgaben der AFIR auf diesem Wege nicht einzuhalten sind, behält es sich vor, weitere Förderinstrumente näher zu prüfen. Dazu könnte bei ausreichend verfügbaren Haushaltsmitteln auch das Instrument „Ausschreibung“ gehören, das bereits im Bereich der Ladeinfrastruktur genutzt wird. In diesem Kontext wäre u. a. ein Floor-Price für den Betrieb einer Wasserstoff-tankstelle theoretisch denkbar.

40. Wird es andere Anreize geben, um das Risiko einer Unterauslastung von H₂-Tankstellen für den Betreiber zu minimieren, z. B. eine Auslastungsgarantie?

Die Fördermaßnahmen für die Marktaktivierung von Wasserstofftankstellen (HRS) unterliegen der Grundannahme, dass sich bis zum Jahr 2030 ein Markt für brennstoffzellen-elektrische Fahrzeuge entwickelt, der sich dann bedarfsgerecht weiterentwickeln kann. Diese Bedarfsgerechtigkeit bezieht sich sowohl auf die Fahrzeugzahl und -art als auch auf die Betankungstechnologie und das Betankungsvolumen. Bisher hat das BMDV im NIP II die Investitionskosten

gefördert und eine Betriebskosten-Förderung ausgeschlossen. Grund dafür ist, dass sowohl Standort als auch Betankungstechnologie dabei im Förderantrag vom Antragsteller auf Grundlage einer Marktanalyse (u. a. zu Verkehrsaufkommen und Ankerkunden) vorgeschlagen werden und mit entsprechenden Letter of Intent untermauert werden müssen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 39 verwiesen.