

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Wasserstoffhochlauf pragmatisch, schnell und technologieoffen voranbringen – Für eine starke Wirtschaft, für Klimaneutralität

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Wasserstoff ist der Schlüssel für eine starke und klimafreundliche Volkswirtschaft. Wasserstoff kann einen großen Beitrag zur Sicherung der Versorgung und zur Stärkung der Volkswirtschaft beitragen. Um die Vorteile der Wasserstoffnutzung breit zu entfalten, müssen die Weichen schnellstmöglich gestellt werden. Wir wollen und können Wasserstoff-Weltmeister werden. Dafür hat die vorherige Bundesregierung unter Führung der CDU/CSU im Jahr 2020 die erste Nationale Wasserstoffstrategie verabschiedet, die auch international weithin für Anerkennung gesorgt hatte.

Die Ampel-Regierung hat seither weder diese Strategie genutzt noch die bereits für 2022 angekündigte Fortschreibung vorgelegt. So verspielt Deutschland Investitionen, Wettbewerbsfähigkeit, Energiesicherheit und den Klimaschutz gleichermaßen. So ist bereits jetzt viel Zeit verloren gegangen, die wir im globalen Wettbewerb um den Leitmarkt für Wasserstoff nur mit deutlich verstärkten Anstrengungen wieder aufholen können. Kein Fortschritt, sondern Rückschritt in Sachen Wasserstoff – das ist das Ergebnis der Politik der Ampel-Koalition. Auch weil die Ampel Scheuklappen trägt und nur Strom und die Elektrifizierung im Blick hat. Wenn wir mit einem Bedarf an Wasserstoff und seinen Derivaten von mindestens 100 TWh bis 2030 rechnen, dann können wir uns keinerlei Verzögerung mehr leisten. Der US-amerikanische Inflation Reduction Act (IRA) zeigt auf, wie eine starke Wirtschaft und Klimaschutz gemeinsam vorangebracht werden können: nämlich pragmatisch, schnell und technologieoffen – getragen durch langfristige Investitionssicherheit und ausreichend Investitionsvolumen. Deutschland und die EU müssen darauf die passende Antwort finden. Nur dann können wir als attraktiver Wirtschafts- und Innovationsstandort bestehen und nur so kann Deutschland auch seine Stärke als starke Exportnation fortschreiben und auf einen rasant wachsenden Markt für Wasserstofftechnologien ausweiten.

Bei der Wasserstoffproduktion müssen wir sämtliche „Wasserstofffarben“, also sämtliche Erzeugungsarten in den Blick nehmen, die emissionsarm und perspektivisch emissionsfrei sind. Auf Dauer ist jedoch nur Wasserstoff nachhaltig, der CO₂-neutral hergestellt werden kann. Neben dem beschleunigten Hochlauf von notwendigen und umfangreichen Importen, flankiert durch den Aufbau von Energiepartnerschaften weltweit, muss zugleich ein Hochlauf relevanter inländischer Wasserstoffherzeugungs-

kapazitäten erfolgen. Für beide darf es zu keinen Engführungen kommen – aus übergreifenden volkswirtschaftlichen Gründen genauso wie für die Erreichung von Klimaneutralität 2045.

Entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von Produktion bis zur Anwendung – sind in Deutschland Technologien für eine einsatzfähige Wasserstoff-Wirtschaft entwickelt worden. Diese Technologieführerschaft ist durch innovationsfreundliche Rahmenbedingungen zu halten und weiter auszubauen und damit den gegenwärtig rückläufigen Trend entgegenzuwirken. Deutschland muss internationaler Leitanbieter für Wasserstofftechnologien werden. Dazu ist es auch erforderlich, dass deutsche Unternehmen vor allem in der jetzigen Phase an der Setzung nationaler und internationaler Normen und Standards im Wasserstoffbereich aktiv mitwirken. Um die Innovationskraft zu entfesseln, muss insbesondere öffentliche Forschungsförderung im Zusammenspiel mit privatwirtschaftlicher Forschung und Entwicklung noch stärker auf potenziell game changing Technologien setzen.

Als Industriestandort in der Mitte Europas und als Transitland für den European Hydrogen Backbone ist Deutschland auf eine leistungsstarke Wasserstoff-Infrastruktur und gut ausgebaute Transport- und Verteilnetze angewiesen, inklusive Speicher, in alle Himmelsrichtungen und über die Grenzen hinweg und für alle „Farben“. Die Wasserstoffinfrastruktur muss so dimensioniert sein, dass alle Industriestandorte bedarfsgerechten Zugang zu Wasserstoff erhalten. Wir brauchen mehr Tempo und keine Überregulierung. Das Konzept für die Wasserstoffnetzplanung muss jetzt mit Nachdruck vorgebracht und deutlich vor Ende dieses Jahres vorgelegt werden.

Eine lange Diskussion über vorrangige Zuteilung von konkreten Mengen an Wasserstoff für bestimmte Anwendungsfelder ist zu vermeiden, wenn der Hochlauf einer Wasserstoffwirtschaft nicht noch weiter verzögert werden soll. Der klare Fokus ist jetzt mit allem Nachdruck auf einen zügigen Wasserstoffhochlauf zu legen, national und international. Der Hochlauf muss Angebot und Nachfrage zusammenführen – deswegen können alle nachfrageerzeugenden Bereiche einen systemischen Beitrag zum Wasserstoffhochlauf für die gesamte Volkswirtschaft leisten. Auch werden aus dem Ausland importierte Wasserstoff-Derivate, z. B. Ammoniak, Methanol oder synthetisches Methan, direkt mit bestehender Anlande- und Transportinfrastruktur (u. a. Importterminals und Gasnetz) für vielfältige Anwendungsfelder nutzbar sein. Damit wird Wasserstoff über seine direkten Anwendungsformen hinaus zum Katalysator für technologieoffene Lösungen für Klimaneutralität in verschiedenen Bereichen.

Für die Entwicklung eines Wasserstoffmarktes ist der Aufbau eines geeigneten Nachweis- und Handelssystems essenziell. Dies sollte europäisch einheitlich sein und international anschlussfähig.

Gerade beim Thema wasserstoffbasierter E-Fuels gilt: Es ist nicht die Aufgabe des Staates, innovative Technologien einseitig auszusperren. Aus unserem Grundverständnis heraus brauchen wir Offenheit, brauchen wir mehr „sowohl als auch“ anstelle einseitiger Privilegierung nach dem Muster „entweder oder“. Daher sollen klimaneutrale Energieträger wie E-Fuels, Biokraftstoffe und Wasserstoff ihre spezifischen Vorteile in Gänze entfalten können.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf, endlich die Wasserstoffstrategie fortzuschreiben und dabei
 1. alle emissionsarmen und perspektivisch emissionsfreien Wasserstoffformen in Erzeugung und Import zu beschleunigen:
 - a. Den Hochlauf von Elektrolysekapazitäten in Deutschland mit einem klaren Umsetzungspfad zu beschleunigen, so dass 2030 mindestens 10 GW sicher erreicht werden können. Beschleunigung und Vereinfachung von Verfahren

- für die Installation von Elektrolysekapazitäten sind zu priorisieren. Deutschland muss in der Welt zum Leitanbieter für Wasserstofftechnologien werden.
- b. Die Wasserstoff-Erzeugungskapazitäten in Deutschland sind nicht ausschließlich auf große systemdienliche Elektrolyseanlagen zu beschränken, sondern sollen auch dezentral und flächendeckend vorhanden sein. Die Wasserstoffproduktion soll von Beginn an auf die Bedarfe der Industrie, des Mittelstandes, im Gebäudesektor und Verkehr abgestimmt werden;
 - c. Den Hochlauf von breit angelegten, sowohl europäischen als auch außereuropäischen Importen von Wasserstoff und seinen Derivaten nach Deutschland strategisch zu priorisieren und zügig eine Importstrategie vorzulegen. Importe sollten sich eines breiten Netzes an Wasserstoff-Partnerschaften bedienen. Dazu sollte auch das zu europäisierende, schlagkräftig und unbürokratisch auszugestaltende Förderinstitut H2 Global genutzt werden. Weitere Förderinstrumente sind hinsichtlich der jeweiligen Risiko-Nutzen-Relationen fortlaufend zu prüfen.
 - d. Importe in enger Abstimmung mit den europäischen Instrumenten einer von der Kommission angekündigten Europäischen Wasserstoffbank und der Global Gateway Initiative voranzutreiben. Dafür sind jetzt mit Entwicklungs- und Schwellenländern Wasserstoffpartnerschaften zu vereinbaren, die wir mit Technologietransfer initiieren und zu Entwicklungspartnerschaften ausbauen und damit zugleich Nachhaltigkeit sowie eine sichere und saubere Energieversorgung in den produzierenden Ländern unterstützen.
 - e. Für einen schnellen und kosteneffizienteren Aufbau einer leistungsfähigen Wasserstoffwirtschaft auch in Deutschland „blauen“ Wasserstoff zu fördern, den regulatorischen Rahmen für CO₂-Abscheidung, Transport und Speicherung (CCS) schnellstmöglich zu setzen und die Weichen für eine echte CO₂-Kreislaufwirtschaft (CCU) mit einer leistungsstarken CO₂-Infrastruktur zu stellen (siehe BT-Drs. 20/5350).
 - f. Die Potentiale von „türkischem“ Wasserstoff“ (Methan-Pyrolyse) in Deutschland zu heben und bereits bestehende industrielle Anwendungen zu fördern und deutlich auszubauen. Damit kann zugleich der Einstieg in die Kohlenstoffkreislaufwirtschaft beschleunigt werden, weil der bei diesem Verfahren anfallende reine Kohlenstoff schon heute ein attraktives Wirtschaftsgut ist.
 - g. Weitere vielversprechende und zukünftig wahrscheinlich kostengünstigere Wege zur Herstellung von Wasserstoff mittels Photokatalyse bzw. künstlicher Photosynthese auszubauen, bei der die Wasserspaltung direkt durch das Sonnenlicht mithilfe eines Katalysators erfolgt, was die Verwendung von Strom aus Wind- oder Solarenergie überflüssig machen würde.
 - h. Regulatorische Hürden bei der Produktion von biogenem und dekarbonisiertem, abfallbasiertem Wasserstoff abzubauen und bei der Produktion anfallendes Bio-CO₂ für die Bereitstellung von „Negativemissionen“ und CO₂-Kreislauf-Verfahren zu nutzen sowie auf europäischer Ebene dafür zu sorgen, dass Elektrolyseure nicht mehr unter den Anwendungsbereich der Industrieemissionsrichtlinie fallen.
 - i. Einführung eines einheitlichen europaweiten Herkunftsnachweissystems, um grenzüberschreitenden bilanziellen Handel zu ermöglichen.
 - j. Vor diesem Hintergrund die jüngsten europäischen Trilog-Ergebnisse zur RED III zur Definition von „grünem Wasserstoff“ für den Wasserstoffhochlauf zügig aufgreifen und die Optionen für eine pragmatische Anwendung der Auflagen von Additionalität, Gleichzeitigkeit und geographische Korrelation konsequent umsetzen. Der bereits für Anfang 2028 vorgesehene Review ist für eine frühzeitige Überprüfung der Tauglichkeit der Auflagen zu

nutzen. Darüber hinaus fordern wir die Bundesregierung auf sich dafür einzusetzen, dass neben dem jetzt beschlossenen Ziel von 42 % grünem Wasserstoff in der Industrie (aus europäischer Produktion und diversifizierten Importen) zeitnah eine geeignete Vereinbarung für blauen und türkisen Wasserstoff verabschiedet wird, die dessen Hochlauf und Nutzung durch entsprechende Rahmenbedingungen ebenfalls unterstützt.

- k. Die nationale Wasserstoffstrategie und die Carbon-Management-Strategie zu synchronisieren, denn grüner Wasserstoff kann nicht ohne großen Aufwand und in reiner Form über weite Strecken transportiert werden. Für die Umwandlung von anwendungs- und transportgerechten Derivaten (z. B. Synthetisches Methan oder Methanol) werden neben Wasserstoff u. a. auch große Mengen an CO₂ als Rohstoff benötigt.
 - l. Deutsche Unternehmen zu ermutigen, an der Entwicklung nationaler und internationaler Normen und Standards im Wasserstoffbereich in den entsprechenden Normen- und Standardsetzungsgremien aktiv mitzuwirken;
2. Deutschlands Technologieführerschaft zu erhalten und auszubauen:
- a. Bestehende Lücken bei Forschung und Entwicklung wie beispielsweise bei türkischem Wasserstoff oder bei der Entwicklung von leistungsstarken innovativen Katalysatoren für die Photokatalyse oder andere Anwendungen bei der Erzeugung von grünem Wasserstoff und seinen Derivaten durch verstärkte Unterstützung entsprechender Forschungsprojekte zu schließen.
 - b. Für eine bessere Kommerzialisierung der deutschen Wasserstoffforschung den Sprung aus den „Laboren“ in die industrielle Anwendung und damit ein schneller Markthochlauf in Deutschland gezielt durch regulatorische Erleichterungen sowie durch Kapitalunterstützung für Projektentwicklungen und Ausgründungen zu unterstützen.
 - c. Für die Heizungstechnologie und den Bau von wasserstofffähigen (H₂ ready) Kraftwerken die Nutzung der KWK-Brennstoffzelle als effiziente Alternative stärken und die deutsche Industrie zu unterstützen, sich dafür eine Position der Technologieführerschaft zu erarbeiten.
 - d. Eine außenwirtschaftspolitische Flankierung zu entwickeln, u. a. im Rahmen von Wasserstofftechnologiepартnerschaften, z. B. auch durch Exportgarantien, um aus Innovationen (Welt-) Marktführerschaften zu machen;
3. Transport- und Speicherinfrastrukturen in ganz Deutschland aufzubauen und in europäische Infrastrukturen einzubinden:
- a. Den Aufbau eines deutschlandweiten Startnetzes (auf eine schnelle Genehmigung der entsprechenden IPCEI-Projekte ist hinzuwirken) schnellstmöglich mit einem klaren regulatorischen Rahmen, auch für die Umstellung bestehender Erdgasnetzinfrastruktur, für eine künftige Wasserstoffnutzung und den Neubau von Wasserstoffleitungen zu beschließen. Die Rolle des Staates ist beim Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur so klein wie möglich zu halten. Bei der Konzeption der Leitungstrassen sind Mehrfachleitungen vorzusehen, die eine Wahl der zu transportierenden Medien nebeneinander zulassen (Methan und Erdgas, Wasserstoff, Ammoniak, CO₂ als Rückleitung zum Export). Know-how und Ressourcen der Gasnetzbetreiber mit ihren eingespielten Prozessen für Planung und Betrieb von Infrastrukturen sollten genutzt werden.
 - b. Für eine Diversifizierung der Importländer und der Transportwege, zusätzliche zu den Importterminals an der Küste, eine gleichzeitige Anbindung Deutschlands aus dem Norden, dem Westen (aus Frankreich und den Niederlanden) sowie aus dem Süden (direkte Leitungskapazitäten z. B. aus Italien und Kroatien) und perspektivisch auch vom Osten (z. B. Ukraine) von

- Beginn an voranbringen und in ein europäisches Wasserstoff-Backbone-Netz einbinden.
- c. Für die Umstellung bestehender Erdgasnetzinfrastruktur für eine künftige Wasserstoffnutzung und den Neubau von Wasserstoffleitungen einen pragmatischen und bürokratiearmen Finanzierungsrahmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette bereitzustellen. Das schließt die Umrüstung bestehender Erdgasverteilnetze mit ein, die die infrastrukturelle Basis zur Anbindung von Industrie und Mittelstand in der Fläche bilden. Die Umrüstung und Nutzung der bestehenden Erdgasverteilnetze sind für die energie- und klimapolitischen Ziele sowie für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands entscheidend und muss daher durch geeignete Rahmenbedingungen jetzt angereizt werden.
 - d. Die Unbundling-Vorgaben der EU-Gasbinnenmarkt-Richtlinie (vertikal und horizontal) dürfen nicht den Umbau und Hochlauf durch Überregulierung ausbremsen. Die Festlegungen des Rates vom 28. März 2023 weisen insbesondere für Deutschland in die falsche Richtung. Wir fordern daher die Bundesregierung auf, sich in der kommenden Verhandlung zwischen Rat, Kommission und Parlament (Trilog) mit Nachdruck für einen besseren Kompromiss im Sinne der deutschen Gasverteilnetze und Industrie einzusetzen.
 - e. Eine strategische Wasserstoffreserve aufzubauen und dafür z. B. den Erdölbevorratungsverband (EBV) oder die Gasbranche mit großen Kavernen- und teils auch mit Porenspeichern für die zügige Schaffung geeigneter Speicherkavernen einzubinden. Um die Investitionsentscheidungen rechtzeitig anzustoßen, sind Investitionsanreize für die Speicherumrüstung schnellstmöglich auf den Weg zu bringen. Marktliche Absicherungsprodukte sollten bei der Ausgestaltung eine Rolle spielen;
4. Anwendungsfelder von Wasserstoff breit und pragmatisch zu verstehen, um den Wasserstoffhochlauf auch bedarfsseitig anzureizen:
- a. Die Berechnungen zum Bedarf von Wasserstoff transparent zu machen und dabei auch Angaben über die Anteile heimischen wie importierten Wasserstoffs zu machen.
 - b. Den zeitlich sehr dringlichen Aufbau regelbarer wasserstofffähiger Gaskraftwerke für ein sicheres und dekarbonisiertes Stromsystem in Deutschland zu priorisieren.
 - c. Bei den Transport- und Speicherinfrastrukturen eine enge Verzahnung zwischen den Erzeugungs- sowie industriellen und mittelständischen Verbrauchszentren sicherzustellen.
 - d. Entlang des Klimaschutzgesetzes verstärkt jene Sektoren für die Anwendung von Wasserstoff in den Blick zu nehmen, die ihre gesetzlichen Vorgaben nicht erfüllen und neue technologische Optionen dringend benötigen, wie Wärme und Verkehr.
 - e. Im Verkehrssektor (Straßenverkehr, Flugverkehr, Schifffahrt) Wasserstoff- und E-Fuels technologieoffen und ohne Einengung auf einzelne Anwendungsbereiche zu erlauben.
 - f. Im Straßenverkehr jetzt die Rahmenbedingungen zügig dafür setzen, dass insbesondere für den Lkw-Verkehr, und grundsätzlich in bestimmten Bereichen als Alternative auch für den Pkw-Verkehr, eine Wasserstofftankinfrastruktur und der Aufbau eines europäischen Netzes sichergestellt sind. Zudem muss sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene im Rahmen der AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) dafür stark machen, dass bereits im Jahr 2027 ein ausreichendes und flächendeckendes Wasserstoff-tankstellennetz in den Mitgliedstaaten der EU zur Verfügung steht.

- g. Im Wärmemarkt und der Industrie die vorhandene Erdgas- und Flüssiggas-Infrastruktur für den Transport und die Verwendung von Wasserstoffderivaten wie synthetischem Methan zu nutzen und dadurch den Hochlauf von Wasserstoff und die Umsetzung der Dekarbonisierung im Gebäudebereich synergetisch miteinander zu verbinden. Dieser Ansatz sollte u. a. für die Novelle des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) und der kommunalen Wärmeplanung an zentraler Stelle Berücksichtigung finden;
5. künftig jährlich über die Fortschreibung der Wasserstoffstrategie an den Deutschen Bundestag zu berichten.

Berlin, den 9. Mai 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

