

Berlin, 19. Dezember 2022

---

## Deutscher Industrie- und Handelskammertag

---

### Entwurf zur Fortsetzung der nationalen Wasserstoffstrategie (NWS)

#### an das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

Grundlage dieser Stellungnahme sind die dem DIHK zugegangenen Äußerungen der IHKs sowie die wirtschaftspolitischen Positionen des DIHK, insbesondere der [Beschluss zum Thema Wasserstoff](#). Sollten dem DIHK noch weitere in dieser Stellungnahme noch nicht berücksichtigte relevante Äußerungen zugehen, wird der DIHK diese Stellungnahme entsprechend ergänzen.

#### A. Das Wichtigste in Kürze

- Die IHK-Organisation unterstützt die Präzisierung der Ziele innerhalb der Wasserstoffstrategie, um den Markthochlauf weiter voranzutreiben.
- Dieser setzt eine deutliche Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren nach dem BauGB, BImSchG und BImSchV und weitere Fachgesetze voraus. Nicht nur die (Import-)Infrastruktur, sondern ebenfalls der Ausbau erneuerbarer Energien sollen beschleunigt werden.
- Die grundsätzliche Berücksichtigung des Mittelstands beim Zugang zu Wasserstoff bewertet der DIHK als sehr positiv. Zu diesem Punkt sieht der DIHK aber noch Konkretisierungsbedarf.

#### B. Relevanz für die deutsche Wirtschaft

Wasserstoff ist eine Schlüsseltechnologie für die Klimaneutralität der Wirtschaft. Im Zuge der Energiekrise hat Wasserstoff an Bedeutung gewonnen, da er eine der wenigen Alternativen zu fossilem Gas darstellt, insbesondere in Produktionsbereichen, die hohe und sehr hohe Temperaturen erfordern. Dabei sollte die Nutzung von Wasserstoff nicht auf einzelne Branchen beschränkt werden, da sowohl die Grundstoffindustrie, der energieintensive Mittelstand als auch andere Bereiche der Wirtschaft auf die Nutzung von Wasserstoff zur Defossilisierung ihrer Prozesse setzen. Es ist nun wichtig, den regulatorischen Rahmen zu schaffen, um Investitionssicherheit zu erzeugen und somit den Markthochlauf zu ermöglichen.

#### C. Details

##### 1. Erzeugung

Der DIHK unterstützt den Regierungsentwurf, insbesondere hinsichtlich der Berücksichtigung von blauem Wasserstoff in einer Übergangsphase und der Einführung von Herkunftsnachweisen.

Letztere ermöglichen Betrieben eine bilanzielle Versorgung mit Wasserstoff, da der Infrastrukturausbau dauern wird und andernfalls eine rasche Senkung betrieblicher Treibhausgase verhindert würde. Blauer Wasserstoff ist notwendig, um die rasche Nutzung von Wasserstoff in den Betrieben zu ermöglichen, da er schneller in großen Mengen verfügbar ist als grüner. Zudem werden derzeit enorme Schwierigkeiten bei Herkunftsnachweisen und damit bei der Beschaffung und Dokumentation von grünem Wasserstoff erwartet. International gibt es derzeit keinen vergleichbaren regulatorischen Aufwand. Durch Bürokratieabbau muss den deutschen Unternehmen Chancengleichheit auf dem globalen Exportmarkt gewährleistet werden.

Die IHK-Organisation unterstützt ebenfalls grundsätzlich das Ziel eines systemdienlichen Ausbaus der Elektrolysekapazität. Dabei ist jedoch zu beachten, dass der Ausbau dezentral und flächendeckend, bzw. ebenfalls von Beginn an im Süden, erfolgen sollte, um den Markthochlauf und den Zugang zu Wasserstoff für Unternehmen, die in die Klimaneutralität investieren wollen, zu ermöglichen. Die im Entwurf vorgesehenen Ausnahmen für dezentrale Pilotprojekte in den südlicheren Landesteilen sind daher unzureichend. Die Benachteiligung würde dazu führen, dass Unternehmen dort erst deutlich später als Wettbewerber in anderen Landesteilen oder im Ausland Wasserstoff zu Erreichung der betrieblichen Klimaziele verwenden könnten, ein erheblicher Standortnachteil. Ein dezentraler Zubau von Elektrolyseuren sollte nicht durch regulatorische Hürden erschwert werden.

Der DIHK sieht jedoch einen Konkretisierungsbedarf hinsichtlich der Anhebung der Ziele für die nationale Wasserstoffproduktion durch Elektrolyseure. Der bisherige Entwurf enthält keine Details bezüglich der Herkunft des erneuerbaren Stroms, der erforderlich ist, um das Ambitionsniveau von 5 auf 10 GW für die Wasserstoffproduktion zu verdoppeln. Bereits ohne diese Verdoppelung ist es u. a. aufgrund schleppender Genehmigungsverfahren und des Fachkräfte- und Rohstoffmangels ambitioniert, das Ziel von 80 Prozent Grünstrom im Jahr 2030 zu erreichen. Der zusätzliche Bedarf der Elektrolyseure sollte nicht zulasten des direkten Einsatzes von erneuerbarem Strom in den Unternehmen gehen. Schließlich brauchen diese große Mengen Grünstrom für ihre betrieblichen Klimaziele. Wichtig ist für die Unternehmen auch, dass Anlagen im elektrischen Inselbetrieb ohne Netzbezug keinerlei regulatorischen Vorgaben unterliegen.

Darüber hinaus wird der Hochlauf von Wasserstoff durch Fachkräftemangel, Flächenproblematik und die mangelnde Verfügbarkeit von kritischen Rohstoffen für die Elektrolyseure-Herstellung deutlich gebremst. Auch hier sieht der DIHK Konkretisierungsbedarf in der Strategie.

## **2. Infrastruktur**

Positiv bewerten wir auch das Ziel eines zügigen Aufbaus der Terminal-, Netz- und Speicherinfrastruktur. Gerade hier ist die Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren von zentraler Bedeutung. Diese sollte nach dem Vorbild des LNG-Beschleunigungsgesetzes erfolgen. Beim Aufbau der Infrastruktur sollen die vorhandenen Verteilernetze ebenso wie die Fernleitungsnetze eine wesentliche Rolle spielen.

Des Weiteren sollte die Planung des Wasserstoffnetzes mit dem Netzentwicklungsplan Strom koordiniert werden, um eine bessere Verzahnung der Infrastrukturen zu erreichen.

Der DIHK unterstützt auch das Ziel, die Infrastruktur parallel zum europäischen Netz (European Backbone) aufzubauen. Der Import und Export von grünem Wasserstoff zwischen den EU-Ländern sollte vereinfacht und Hindernisse, wie insbesondere die zu strengen Kriterien, die langwierigen Genehmigungsverfahren sowie die fehlende Anschlussinfrastruktur, beseitigt werden, vor allem bei grenzüberschreitenden Projekten.

Die Gründung einer Wasserstoffnetzgesellschaft mit staatlicher Beteiligung, die den Ausbau des Wasserstoffnetzes koordinieren soll, sieht der DIHK kritisch. Die Rolle dieser Gesellschaft sollte näher definiert werden und die anderen Stakeholder der Branche, nämlich die Netzbetreiber, Verbände und Unternehmen, sollen bei der Planung und beim Betrieb der Netzinfrastruktur maßgeblich einbezogen werden.

### **3. Anwendung**

Die Fortschreibung der nationalen Wasserstoffstrategie sieht einen Einsatz von Wasserstoff in bestimmten prioritären Bereichen der Industrie, des Verkehrs und der Stromerzeugung vor. Der DIHK plädiert hingegen für eine technologieoffene Nutzung von Wasserstoff und aller abgeleiteten Energieträger. Auch der Mittelstand braucht Alternativen für die betriebliche Klimaneutralität.

Die Defossilisierung des (öffentlichen) Verkehrs könnte auch durch den Einsatz von Wasserstoff erreicht werden, im Sinne einer Technologie-Diversifizierung und einer besseren Resilienz des Energiesystems. Diese Technologie ist insbesondere für Nutzfahrzeuge, Taxis und Busflotten im öffentlichen Verkehr von Interesse. Nicht elektrifizierte Bahnstrecken sind ebenfalls ein potenzieller Anwendungsbereich für Wasserstoffmotoren. Die staatlichen Akteure könnten die Rolle eines *early Adopter* spielen, an dem sich Wirtschaftsakteure orientieren können. Der DIHK ist der Ansicht, dass Betriebe des ÖPNV in einer beispielgebenden Weise den Einsatz brennstoffzellengetriebener Fahrzeuge weiter ausbauen sollten.

Auch unterschätzt der Entwurf die mögliche Nutzung von Wasserstoff in der Prozesswärme. Im Bereich der Prozesswärmebereitstellung liegt der Fokus auf der Entwicklung von direktelektrischen Lösungen wie Großwärmepumpen oder Elektrodenkesseln. Mehr als drei Viertel der industriellen Prozesswärme entfallen auf Hochtemperaturprozesse. Diese werden sich nur zum Teil auf Stromdirektnutzung umstellen lassen. Der DIHK rechnet daher mit einer hohen Wasserstoffnutzung in diesem Bereich.

### **4. Wirtschaftlichkeit**

Für den Wasserstoffhochlauf hält die Bundesregierung kurz- bis mittelfristig eine finanzielle Förderung für notwendig. Dabei setzt sich der DIHK für einen diskriminierungsfreien Zugang zu Fördermitteln für die gesamte Wertschöpfungskette von CO<sub>2</sub>-armem Wasserstoff ein. Die für die IPCEI vorgesehenen strengen Kriterien und der damit verbundene hohe bürokratische Aufwand begrenzen die Beteiligung der deutschen Wirtschaft. Darüber hinaus ist es notwendig, dass gleichartige, wirtschaftliche Rahmenbedingungen für kleinere, dezentrale Anlagen gegeben sein müssen.

#### **D. Ansprechpartner mit Kontaktdaten**

**Louise Maizieres (DIHK)**

**Referatsleiterin Wasserstoff, Wärme, alternative Antriebe**

030/20308-2207

[Maizieres.louise@dihk.de](mailto:Maizieres.louise@dihk.de)

**Christian Gollnick (DIHK)**

**Referatsleiter Innovationspolitik**

030/20308-2214

[Gollnick.christian@dihk.de](mailto:Gollnick.christian@dihk.de)

**Dr. Sebastian Bolay (DIHK)**

**Bereichsleiter Energie, Umwelt, Industrie**

030/20308-2200

[Bolay.sebastian@dihk.de](mailto:Bolay.sebastian@dihk.de)

#### **E. Wer wir sind:**

Unter dem Dach des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) haben sich die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Auf Bundes- und Europaebene setzt sich der DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein.