

FNB Gas - Hinweispapier

zur „Importstrategie für Wasserstoff und Wasserstoffderivate“ (BMWK, Juli 2024)

Berlin, 30.10.2024

Über FNB Gas:

Die Vereinigung der Fernleitungsnetzbetreiber Gas e.V. (FNB Gas) mit Sitz in Berlin ist der 2012 gegründete Zusammenschluss der deutschen Fernleitungsnetzbetreiber, also der großen überregionalen und grenzüberschreitenden Gastransportunternehmen. Ein inhaltlicher Schwerpunkt der Vereinigung ist die Netzentwicklungsplanung für Gas und Wasserstoff auf der Transportebene. Zudem ist die Vereinigung Ansprechpartner gegenüber Politik, Medien und Öffentlichkeit.

Mitglieder der Vereinigung sind die Unternehmen bayernets GmbH, Fluxys TENP GmbH, Ferngas Netzgesellschaft mbH, GASCADE Gastransport GmbH, Gastransport Nord GmbH, Gasunie Deutschland Transport Services GmbH, GRTgaz Deutschland GmbH, Nowega GmbH, ONTRAS Gastransport GmbH, Open Grid Europe GmbH, terranets bw GmbH und Thyssengas GmbH. Sie betreiben zusammen ein rund 40.000 Kilometer langes Leitungsnetz.

FNB Gas begrüßt die „Importstrategie für Wasserstoff und Wasserstoffderivate“ (Juli 2024) der Bundesregierung zu diesem elementaren Aspekt des Wasserstoffhochlaufs. Der Wasserstoffbedarf in Deutschland wird nicht ohne Importe gedeckt werden können. Dahingehend beinhaltet die Importstrategie viele wichtige Aspekte, die wir als Verband unterstützen. Besonders positiv hervorzuheben sind die verschiedenen politischen Dimensionen und Positionen der Strategie, die mit der Nationalen Wasserstoffstrategie und weiteren Positionierungen wie der Systementwicklungsstrategie bzw. den Langfristszenarien konsistent sind.

Um Wasserstoffimporte und somit den Hochlauf zu unterstützen, regen die Fernleitungsnetzbetreiber an, mit der Strategie einen breiteren Ansatz zu verfolgen und weitere Aspekte zu berücksichtigen. Ganz grundsätzlich fehlen in der Strategie die genaue Benennung und Aufschlüsselung der Wasserstoffbedarfe (inkl. Derivate) auf nationaler Ebene, in den jeweiligen Nachbarländern und aggregiert auf EU-Ebene sowie die konkreten Importmengen. Eine Aufführung entsprechender Mengen hätte positive Effekte und wäre vor allem auch ein Signal an Produzenten und Lieferanten. Zudem werden unterschiedliche Wasserstoffquellen und -Herstellungsverfahren (grüner/blauer Wasserstoff) für sich betrachtet und ihr Bezug zueinander nicht aufgeschlüsselt oder konkretisiert. Gleichzeitig muss klar sein, dass Quellen von Wasserstoff und Herstellungsverfahren in unterschiedlichen Ländern zusammengedacht werden müssen und im Zusammenspiel auch unterschiedliche Anreizmodelle bzw. Außenwirtschaftsmaßnahmen benötigen. Zudem sollte die Strategie den Wasserstoffhochlauf mehr im europäischen Gesamtzusammenhang verstehen. Gerade die Forderung nach einem größeren Gewicht der EU als globalem Akteur und eine Stärkung des EU-Energiebinnenmarktes bieten Mitgliedstaaten wie Deutschland und ihren energiewirtschaftlichen Akteuren große Chancen.

Neben diesen generellen Aspekten weisen wir vor allem auf zentrale Punkte in den Bereichen Infrastruktur, Markthochlauf und EU-Koordination hin, die noch weiter konkretisiert werden sollten.

1. Infrastruktur

a. Auf Basis des Wasserstoff-Kernnetzes diversifizierte Importkorridore erschließen

Mit den Plänen für das Wasserstoff-Kernnetz setzt sich Deutschland an die Spitze der Entwicklung der kommenden Wasserstoffwirtschaft in Europa und soll so zum Ausgangspunkt für Planungen in vielen anderen Ländern werden. Wir begrüßen, dass die Bundesregierung das Wasserstoff-Kernnetz als Grundgerüst für ein künftiges transeuropäisches Wasserstoffnetz begreift, das über Interkonnektoren mit den entstehenden Wasserstoffnetzen der anderen EU-Mitgliedstaaten und Anrainerländern verbunden wird. Anknüpfend an das Wasserstoff-Kernnetz baut die Wasserstoffimportstrategie auf der Annahme auf, dass es vier pipelinegebundene Importkorridore geben wird: Nordseeraum, Ostseeraum, Südwesteuropa und Südeuropa. Entlang dieser Korridore sollen grenzüberschreitende EU-Infrastrukturvorhaben (Projects of Common Interest, PCI) bzw. Projects of Mutual Interest (PMI) die Energiesysteme der EU-Mitgliedstaaten und ggf. angrenzender Regionen verbinden. Die Bundesregierung will Import- und Infrastrukturprojekte entlang der Importkorridore vorantreiben und bündeln, was FNB Gas begrüßt.

Die Strategie berücksichtigt bisher allerdings noch nicht die Importkorridore über Ost- und Südosteuropa, insbesondere über den im Wasserstoff-Kernnetz berücksichtigten Importpunkt Waidhaus an der tschechischen Grenze. Über diesen Punkt können Wasserstoffmengen aus vier Korridoren aufgenommen werden. In verschiedenen Projekten¹ arbeiten deutsche Fernleitungsnetzbetreiber gemeinsam mit europäischen Partnern an der Entwicklung einer grenzüberschreitenden Infrastruktur, die den Transport von Wasserstoff aus der Ukraine, Nordafrika, dem Ostseeraum und Südosteuropa auch über Waidhaus ermöglicht. Ferner ist der Importpunkt Waidhaus Teil von PCI-Vorhaben, die die EU-Kommission in die Unionsliste vom 28.11.2023 aufgenommen hat. Vor diesem Hintergrund und aus Gründen der weiteren Diversifizierung sollten die Importkorridore Ost- und Südosteuropa zum Importpunkt Waidhaus ergänzend in die Überlegungen der Bundesregierung einbezogen werden.

Darüber hinaus unterstützen wir das in der Strategie benannte Vorhaben, das Kernnetz auch an benachbarte EU-Häfen mit entsprechender Infrastruktur² anzuschließen, um das Import-Portfolio so breit wie möglich zu diversifizieren und, ergänzend zum Wasserstoffimport über Pipelines, auch den Schiffsimport von (insbesondere) Wasserstoffderivaten zu fördern.

b. Finanzielle Rahmenbedingungen der Importprojekte weiter ausgestalten

Die Importkorridore sind von zentraler Bedeutung für den Import von Wasserstoff nach Deutschland. Es ist ausdrücklich zu begrüßen, dass die Wasserstoffimportstrategie Mechanismen zur Finanzierung von Wasserstoff-Pipelineprojekten in Europa vorschlägt, um Wasserstoffimportkorridore nach Deutschland zu erschließen. Zu den vier im europäischen Kontext zentralen Mechanismen zur Finanzierung dieser Infrastruktur gehören nach Auffassung des BMWK die Ko-Finanzierung von PCI-Projekten, der Erfahrungsaustausch zu Finanzierungsbedingungen wie dem Amortisationskonto, staatliche Garantien für Abnahmeverträge sowie harmonisierte Netzentgelte.³ Von diesen vier Instrumenten tragen nur zwei direkt zu einer Verbesserung der finanziellen Rahmenbedingungen bei. Daher gilt es, diese beiden Aspekte zu vertiefen und auszuweiten:

1. **Ko-Finanzierung der PCI-Projekte und weitere Finanzierungsoptionen:** die Förderung grenzüberschreitender Projekte durch die EU, wie im Rahmen der PCI vorgesehen, ist essenziell, um den Aufbau einer europäischen Wasserstoffinfrastruktur voranzutreiben. Die Projekte stellen sicher, dass die Wasserstoffnetze in ganz Europa grenzüberschreitend funktionieren sind und strategisch wichtige Regionen verbinden. Neben einer deutlichen Aufstockung der verfügbaren Mittel für PCI-Projekte wäre auch eine weitere Ausweitung der Finanzierungsoptionen bzw. -Fazilitäten sinnvoll, um Geschwindigkeit und Umfang des Netzausbaus zu erhöhen. Denkbar wäre eine stärkere Einbindung und Förderung von Vorhaben in der deutschen und europäischen Banken- und Förderlandschaft sowie die Förderung von Initiativen im Rahmen des EU Global Gateway-Projekts. Nur durch eine

¹ Central European Hydrogen Corridor (CEHC), SunHyne Corridor, Czech German Hydrogen Interconnector (CGHI) und South-East European Hydrogen Corridor

² In der Strategie genannt werden insbesondere Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (H2-Importstrategie, S. 15)

³ H2-Importstrategie, S. 22-23.

ausreichende Finanzierung können die dringend benötigten Wasserstoffimportkorridore realisiert werden.

Staatliche Garantien für Liefer- oder Abnahmeverträge: die Garantien sind ein weiterer wichtiger Baustein, um Investitionen vor allem auch auf Seiten der Erzeuger und Abnehmer attraktiv zu machen. Sie reduzieren das Risiko für Investoren und ermöglichen es, die Finanzierungskosten auf einer Seite zu senken. Als alleiniges Instrument halten wir staatliche Garantien für Abnahmeverträge jedoch nicht für geeignet, da der Aufbau der Infrastruktur und das damit verbundene Risiko dadurch sehr einseitig verteilt wird. Hier wären weitere Instrumente zur Ausweitung des Wasserstoffangebots notwendig, zum Beispiel über angebotsseitige Anreize für Produzenten in verschiedenen Ländern. Besonders in der frühen Phase des Markthochlaufs ist es entscheidend, genügend Wasserstoff abzunehmen, die Netze auszulasten und somit die Refinanzierungskosten auch für Infrastruktur zu senken.

2. **Pragmatische Kriterien für Wasserstoff einführen:** die frühzeitige und mengenmäßige Verfügbarkeit von Wasserstoff beeinflusst den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft wie auch die Finanzierung der notwendigen Infrastruktur. Kriterien für Wasserstoff sollten möglichst pragmatisch ausgestaltet werden, um die Verfügbarkeit und Anwendungsbereiche von Wasserstoff zu erhöhen. Damit der Wasserstoffhochlauf gelingen kann, muss blauer Wasserstoff ein fester Bestandteil der Wasserstoffwirtschaft sein können. So sollten Regularien im Rahmen der delegierten Rechtsakte zu Low carbon fuels sowie zu RFNBOs (renewable fuels of non-biological origin) so ausgestaltet werden, dass der Hochlauf durch die Kriterien nicht gebremst, sondern gefördert wird (vgl. Habeck Brief an die EU-KOM).

2. Markthochlauf

a. Außenwirtschaftliche Instrumente für den Wasserstoffhochlauf ausdifferenzieren

Wasserstoffimporte lassen sich über verschiedene außenwirtschaftliche Instrumente unterstützen, die auf einen globalen Markthochlauf zielen und dafür Anreize zur Verstetigung der Produktion von Wasserstoff in verschiedenen Weltregionen schaffen. Zweifelsohne sind die von der Bundesregierung angestoßenen Energiepartnerschaften mit unterschiedlichen Ländern hierfür sehr wichtig. Allein wird dieses Instrument aber nicht ausreichen, um die Entstehung eines globalen Marktes zu unterstützen. Vielmehr wäre es sinnvoll, weitere Vorschläge für Regelwerke und Instrumente zu entwickeln, die den globalen Markthochlauf unterstützen. In seiner jüngsten Studie *Transformationspfade für das Industrieland Deutschland - Eckpunkte für eine neue industriepolitische Agenda* (September 2024) weist der BDI bereits auf einige wichtige Elemente hin.⁴ Ein Vorschlag ist es, Double-Sided Auctions zu stärken, um so den Import von Wasserstoff über auktionsbasierte Instrumente wie H2Global zu ermöglichen. Auch der Vorschlag, dass Deutschland Exporteuren von Wasserstoff einen möglichst freien Marktzugang

⁴ Siehe <https://bdi.eu/artikel/news/transformationen-pfade-fuer-das-industrieland-deutschland-studie-langfassung>

ermöglicht und dafür national und international Regeln erweitert und neu aufsetzt oder Freihandelsabkommen erweitert, wären probate Mittel, um Wasserstoffimporte zu erhöhen.

b. Herkunftsnachweisregister und Zertifizierungen vorantreiben

Für den Handel – grenzüberschreitend und national – ist der Aufbau und Betrieb eines Herkunftsnachweisregisters für Wasserstoff essenziell. Die Schaffung eines solchen Registers ist die Bedingung für einen funktionierenden Markt.

Mit der Umsetzung des Herkunftsnachweisregisters für Gas-Wärme/Kälte wurde das Umweltbundesamt beauftragt. Aktuell gibt das UBA den Zeitpunkt für Aufbau und Betrieb für das Jahr 2026 an. In Anbetracht der Tatsache, dass bereits heute Wasserstoff-Herkunftsnachweise durch kleinere Wasserstoffproduktionen in der EU ausgegeben werden, würden Unternehmen weiterhin einen beachtlichen Zeitraum keine Zertifikate in Deutschland entwerfen können, obwohl der bilanzielle Bezug von Wasserstoff innerhalb anderer EU-Mitgliedstaaten bereits stattfindet. Sowohl für ein zukünftiges Wasserstoffnetz als auch für das heutige Fernleitungsnetz stellt ein kompatibles Herkunftsnachweisregister die Basis für den Wasserstoffhandel dar.

3. EU-Koordination

Die Bundesregierung sollte auch noch stärker auf eine systematische Koordinierung zu Fragen der Wasserstoffinfrastruktur auf EU-Ebene hinwirken. Ziel muss es sein, dass das Wasserstoff-Kernnetz im europäischen Gesamtzusammenhang funktioniert und der Wasserstoffimport nach Deutschland gewährleistet ist, während gleichzeitig eine synchronisierte Umsetzung der Pläne in den europäischen Nachbarstaaten und damit der Hochlauf insgesamt schnell vollzogen wird. Darüber hinaus ist es wichtig, dass die finanzielle Verantwortung für den Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur nicht allein auf Deutschland und seine Abnehmer abgewälzt wird. Eine faire Lastenverteilung innerhalb der EU ist unerlässlich, um den Aufbau eines robusten und effizienten Wasserstoffnetzes sicherzustellen. Cross-Border Cost Allocation (CBCA) sollte nur in Ausnahmefällen zum Einsatz kommen, um die Kundenseite nicht unangemessen zu belasten. Ein systematischer und koordinierter Austausch auf europäischer Ebene zur Finanzierung von Wasserstoffinfrastruktur ist der Schlüssel zum Erfolg für ein europäisches Wasserstoff-Transportnetz und damit für die Erschließung großer Importpotenziale für Deutschland.

Vor diesem Hintergrund sind zwei Punkte besonders wichtig:

- a. **Regulatorischen Erfahrungsaustausch ermöglichen:** Das Amortisationskontomodell, das in Deutschland erfolgreich zur Finanzierung des Wasserstoff-Kernnetzes eingesetzt wurde, bietet wertvolle Erkenntnisse für den Aufbau von Wasserstoffnetzen. Ein intensiver Erfahrungsaustausch mit anderen EU-Staaten zum jeweiligen regulatorischen Rahmen kann dazu beitragen, auch in anderen Ländern in gleichem Maße wirksame nationale Regulierungsrahmen für den Hochlauf der jeweiligen Infrastruktur zu schaffen. Die Übertragung vergleichbarer Modelle auf andere nationale Regulierungssysteme könnte eine Harmonisierung der Finanzierungsmethoden und eine Beschleunigung des Infrastrukturaufbaus bewirken. Dies würde nicht nur Produzenten und Investoren

Planungs- und Investitionssicherheit bieten, sondern auch Europa als Wasserstoffmarkt stärken.

- b. Klarstellung zu Netzentgelten:** Die FNB begrüßen, dass die Bundesregierung mit den anderen EU-Mitgliedstaaten in frühzeitige Abstimmung zu harmonisierten Netzentgelten treten will. Wir sprechen uns in Bezug auf diesen Sachverhalt allerdings für eine Klarstellung aus. Wir verstehen diese Maßnahme in dem Sinne, dass die Bundesregierung auf eine möglichst zügige Entwicklung eines Tariff Network Code abzielt. Damit würde die Harmonisierung der Methodik erreicht und europaweit eine Einigung erzielt. Die Bundesregierung sollte jedoch klarstellen, dass unter der Maßnahme keine Harmonisierung der Höhe der Netzentgelte angestrebt wird. Angesichts regionaler Unterschiede ist eine EU-weite Harmonisierung der Netzentgelt-Höhe nicht realistisch. Dies würde zu Verzerrungen führen und stünde auch im klaren Widerspruch zu den Empfehlungen der Bundesnetzagentur.

Fazit

FNB Gas begrüßt die Wasserstoffimportstrategie. Aus unserer Sicht verknüpft die Strategie die Umsetzung des Wasserstoff-Kernnetzes und anderer Maßnahmen für den Wasserstoffhochlauf sinnvoll mit bestehenden Maßnahmen der Bundesregierung im Bereich Infrastruktur und Außenwirtschaft - und ergänzt sie auch um wichtige Aspekte. Insbesondere in den Bereichen Infrastruktur, Markthochlauf und EU-Koordination gibt es weiteres Potenzial, um Wasserstoffimporte zu ermöglichen und den Markthochlauf zu unterstützen.