



Gemeinsames Impulspapier

Eine europäische Wasserstoff-Allianz

Juni 2025

Ausgangssituation

Wasserstoff und seine Derivate (insbesondere Ammoniak, Methanol, Methan, LOHC oder Liquid Organic Hydrogen Carriers, E-Fuels) sind ein unabdingbarer Baustein, um Klimaneutralität zu erreichen. Der Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft birgt das Potenzial, einen wichtigen Beitrag zur **Steigerung der EU-Wettbewerbsfähigkeit**, zur **globalen Innovationsfähigkeit und Technologieführerschaft Europas** sowie zur **Resilienz und Energie- und Technologiesouveränität** zu leisten.

Investitionen und Innovationen im Wasserstoffsektor können zu mehr Wachstum sowie einem moderneren Wirtschaften beitragen. 75 Jahre nach der Schuman-Erklärung zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl ist es heute an der Zeit, unsere Schlüsselindustrien und die Energieversorgung neu zusammenzudenken.

Im Rat der EU gibt es jedoch unter den Mitgliedstaaten **keine Gruppe oder Allianz von Staaten, die dazu routinemäßig zusammenarbeitet** und sich eng abstimmt, um den europäischen H₂-Hochlauf voranzutreiben. Vor dem Hintergrund bestehender und erfolgreich agierender Zusammenschlüsse wie der **Nuklear-Allianz** und der **Friends-of-Renewables-Gruppe**, besteht beim Thema Wasserstoff eine **Lücke**, die **erfolversprechend gefüllt** werden kann. Daher hat sich der BDEW gemeinsam mit dreizehn anderen deutschen und europäischen Wirtschaftsverbänden – DVGW, DWV, en2X, figawa, FNB GAS, Die Gas- und Wasserstoffwirtschaft, Hydrogen Europe, VCI, VDA, VDMA, VIK, VKU, Wirtschaftsvereinigung Stahl – für die Verankerung einer Wasserstoff-Allianz auf Ebene der EU-Mitgliedstaaten im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung eingesetzt.

Es ist sehr zu begrüßen, dass im **Koalitionsvertrag** nun **vereinbart ist**, dass **Deutschland** eine **führende Rolle in einer europäischen Wasserstoffinitiative** einnehmen soll. Es gilt nun, diese **Vereinbarung zum Erfolg zu führen**.

Zielbild sollte dabei konkret der **Aufbau einer Wasserstoff-Allianz auf Ebene der Mitgliedstaaten** sein. Dies sollte **im engen Austausch mit Verbänden und Unternehmen** geschehen, um die tatsächlichen Bedarfe und Schwachstellen in der Praxis zu adressieren.

Potenziale der Wasserstoffwirtschaft

Die Potenziale von Wasserstoff und seinen Derivaten im künftigen Wirtschafts- und Energiesystem Deutschlands sind hoch. Dies gilt sowohl für die industrielle Nutzung als auch für den Transport sowie im Stromsystem zur Absicherung der Stromerzeugung aus der volatilen Produktion Erneuerbarer Energien. Als Energieträger mit großem Speicherpotenzial spielt Wasserstoff eine zentrale Rolle für die **Sektorkopplung** mit insbesondere der Stromerzeugung, Wärme, Industrie und Verkehr, die für die intelligente und (kosten-)effiziente Umsetzung der Energiewende von zentraler Bedeutung ist.

Angesichts der **aktuellen geopolitischen und geoökonomischen Verschiebungen** muss sich **Europa international noch vernetzter und diversifizierter aufstellen**, inklusive seiner **Handels- und Energiepartnerschaften**. Der Wasserstoffsektor eignet sich sehr gut dafür. Neben

geographisch vergleichsweise nahe gelegenen Staaten, die mithilfe von Pipelinekorridoren an die EU angebunden werden können, bieten sich ebenfalls Derivate, die sich gut für den Schiffstransport eignen, für den Handel mit ferner gelegenen Staaten an. Der **Beitrag des Wasserstoffsektors zur Resilienz** ergibt sich unter anderem aus einer **Vielzahl möglicher Importländer weltweit**, insbesondere im Vergleich zu Gas und LNG, in Kombination mit **inländischen Produktionspotenzialen**.

Neben der Wasserstoffversorgung über das geplante Kernnetz sowie Verteilnetze, die sich daran anschließen müssen, können **regionale Wasserstoffcluster und -hubs** einen wichtigen Beitrag nicht nur zum Wasserstoffhochlauf, sondern auch zum **Aufbau regionaler Wertschöpfungsketten**, einschließlich Know-how, Innovationen und Arbeitsplätzen, leisten.

Die Potenziale der Wasserstoffwirtschaft zeigen sich in **europäischen und inländischen Projekten**, die entweder bereits erfolgreich angelaufen sind oder bei welchen eine finale Investitionsentscheidung getroffen wurde. Dazu zählen in Deutschland zum Beispiel das bundesländerübergreifende Projekt GET H₂ Nukleus, der Energiepark Bad Lauchstädt oder der Großelektrolyseur in Lubmin von Deutsche ReGas, das kürzlich als erstes deutsches Unternehmen die Förderzusage durch die Europäische Wasserstoffbank erhalten hat.

Allerdings ist **angesichts schwieriger bzw. unklarer regulatorischer Rahmenbedingungen, Verspätungen bei Infrastrukturprojekten, hoher Kosten** und einer somit **zögerlichen Nachfrageentwicklung** auf Abnehmerseite gleichzeitig auch eine zunehmende Unsicherheit oder gar Rückzug von Projektplänen zu beobachten. Auch als Folge der europäischen Regulierung ist klimafreundlicher Wasserstoff auf absehbare Zeit nicht wettbewerbsfähig. Die Abnah-meseite wird nicht ausreichend unterstützt, um die hohen Bezugskosten auszugleichen.

Bei großen europäischen Infrastruktur-Projekten, wie dem Delta-Rhein-Korridor, H₂MED, BalticSeaH₂ oder SouthCorridorH₂, sowie grenzüberschreitenden Projekten wie mosaHYC mit Frankreich und Luxemburg oder der Grenzverbindung zwischen Deutschland und Belgien, sind wegweisende Visionen entworfen worden. Diese ersten grenzüberschreitenden Projekte, mit ihren Erfahrungen und integrierten Ansätzen, sollten als Anhaltspunkte für eine engere Wasserstoff-Allianz dienen. **Mit der richtigen Rahmensetzung auf EU-Ebene** (neben der nationalen Ebene) mit einem Fokus auf **Kosteneffizienz, Pragmatismus und Technologieoffenheit**, einer **stärkeren europäischen Koordinierung** und **zielgenauen Fördermechanismen** kann der Wasserstoffhochlauf zu einer europäischen Erfolgsgeschichte werden.

Inhaltliche Stoßrichtungen einer europäischen Wasserstoff-Allianz

Ein großer Teil des für den Wasserstoffsektor relevanten regulatorischen Rahmens wird auf EU-Ebene gesetzt. Eine **ambitionierte**, aber gleichzeitig **pragmatisch orientierte, auf Technologieoffenheit, Machbarkeit, Bezahlbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit** des Wasserstoffs **ausgerichtete europäische H₂-Politik ist entscheidend für den Erfolg des Hochlaufs EU-weit sowie in Deutschland**. Das Innovationspotenzial der Wasserstofftechnologien und -nutzung ist groß.

Eine europäische Wasserstoff-Allianz sollte gleichermaßen **offen für alle Produktionsmöglichkeiten des erneuerbaren, kohlenstoffarmen** und in Zukunft gegebenenfalls auch geogenen **Wasserstoffs** sein, um den Hochlauf effizient, zu international wettbewerbsfähigen Preisen und in der Breite zu ermöglichen. Im Fokus sollte weniger die Farbe des Wasserstoffs als vor allem die Einsparung von mindestens 70 % CO₂-Emissionen, im Einklang mit EU-Rechtsvorschriften, stehen.

Die **übergreifenden Ziele** der europäischen Wasserstoff-Allianz sollten sein: **Erstens**, sich als Zusammenschluss von Mitgliedstaaten, die den Hochlauf beschleunigen und voranbringen wollen, **im Rat der EU und gegenüber der EU-Kommission und dem Europäischen Parlament** für eine **ambitionierte sowie innovations- und umsetzungsorientierte H₂-Politik einzusetzen**. Ebenso wichtig wird der Austausch unter diesen Mitgliedstaaten sein.

Zweitens sollte die Allianz dazu dienen, noch **engere Brücken zu wichtigen Nicht-EU Partnern** im Wasserstoffbereich, darunter unter anderem dem **Vereinigten Königreich, Norwegen** und **Mittelmeeranrainerstaaten**, zu bauen, um bei den **Importkorridoren in die EU** Fortschritte zu erreichen. Hier gilt es unter anderem, Importquellen für den Bezug von kohlenstoffarmem Wasserstoff zu erschließen. Auch die **Kooperation mit weiteren potenziellen Importstaaten sollte ausgebaut werden**.

Konkrete Projekte der H₂-Allianz sollten umfassen:

- › **Überarbeitung der EU-Regulatorik für die Produktion und Importe von Wasserstoff**, insbesondere, mit Blick auf die Senkung der Herstellungskosten, die **Anpassung der Strombezugskriterien für RFNBO-konformen Wasserstoff im Delegierten Rechtsakt 2023/1184** sowie eine **praxistaugliche Gestaltung des Delegierten Rechtsakts** zur Bewertung von Treibhausgaseinsparungen durch **kohlenstoffarme Kraft- und Brennstoffe**.
- › Zusammenarbeit für ein **einheitliches, global anschlussfähiges H₂-Zertifizierungssystem**, Aufsetzen eines gangbaren **Handelssystems** sowie **Zusammenarbeit zu Standards zu H₂-Qualitäten** auf EU-Ebene.
- › **Beschleunigung des Ausbaus des europäischen H₂-Backbones und sich anschließender Korridore** außerhalb der EU. Dafür braucht es **grenzüberschreitende Finanzierungsmechanismen**. Zentral ist zudem der **Bau von Importinfrastrukturen**. Dazu zählt der Aufbau **ganzheitlicher Systeme**, die neben leistungsfähigen Importterminals bzw. FSU (Floating Storage and Injection Units) auch Ammoniakcracker sowie eine entsprechende **Speicherinfrastruktur** umfassen. Nur durch ein abgestimmtes Zusammenspiel dieser Elemente kann eine sichere und effiziente Versorgung mit Wasserstoff und Derivaten gewährleistet werden.
- › Voranbringen der **Offshore-Elektrolyse** und Stärkung des Fokus auf **maritime Räume**.
- › Weitere **Stärkung der Europäischen Wasserstoffbank** – wie im Clean Industrial Deal vorgesehen – und **anderer Förderinstrumente** mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit von klimafreundlichem Wasserstoff herzustellen. Es bedarf eines **kohärenten Förderrahmens** auf der Nachfrage- und Erzeugerseite, um die Kostennachteile auszugleichen. Notwendig

sind darüber hinaus Absicherungsinstrumente für Wasserstofflieferverträge, zum Beispiel durch Avalkredite oder Bürgschaftsprogramme für Abnehmer und Lieferanten, und für **Midstreamer**, welche die Handels- und Vertriebskette zwischen Produktion und Nutzung organisieren und damit eine markttragende, unverzichtbare Rolle spielen.

- › Ausbau einer **innovativen H₂-Ökonomie und Technologieführerschaft im H₂-Bereich** im Sinne der Stärkung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit. Hierzu gehört auch die Förderung von europäisch vernetzter **Forschung und Entwicklung**, um Innovationen voranzubringen.

Mögliche Partner

Angesichts der verschiedenen Vorhaben, die im Rahmen einer europäischen Wasserstoff-Allianz angegangen werden sollten, und unterschiedlicher Interessenkonstellationen unter den EU-Mitgliedstaaten mit Blick auf die verschiedenen Dossiers, bietet sich eine zweigleisige Herangehensweise an. Grundsätzlich sollte es das Ziel sein, **eine breite Allianz von EU-Mitgliedstaaten, die sich für einen möglichst schnellen und ambitionierten Hochlauf einsetzen wollen, zusammenzubringen**. Zugleich könnte es innerhalb der Allianz aber **themenspezifisch vertiefte Kooperationen** zwischen einzelnen Staaten geben. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn es um die Zusammenarbeit mit Blick auf einzelne Importkorridore oder grenzüberschreitende Wasserstoffregionen (Valleys, Hubs) geht.

Mit Blick auf Partnerschaften für die Wasserstoff-Allianz sollte **eine offene Herangehensweise verfolgt werden**, d. h. die Allianz sollte **im Grundsatz für alle interessierten Partner** offen sein. Naheliegende Partner wären **Staaten, die, ähnlich wie Deutschland, im Zentrum ihres Energiesystems Erneuerbare Energien haben** und **Moleküle als Partner** dazu betrachten.

Als natürliche Partner erscheinen insbesondere die **Niederlande** und **Belgien**, auch wegen komplementärer Interessenlagen bei Importen von insbesondere H₂-Derivaten über Häfen: Die Importhubs, die in Rotterdam und Antwerpen/Zeebrügge entwickelt werden, können aufgrund der bestehenden Infrastrukturen und geographischen Nähe eine zentrale Rolle für den Weitertransport des Wasserstoffs und seiner Derivate zu Abnehmern in Deutschland spielen.

Der **Neustart in der energiepolitischen Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Frankreich** unter der neuen Bundesregierung sollte genutzt werden, um Frankreich im Rahmen der europäischen Wasserstoff-Allianz mit einzubinden. **Für die Durchsetzungskraft der Wasserstoff-Allianz** auf europäischer Ebene und einer globalen Technologieführerschaft der EU wäre ein **deutsch-französischer Schulterschluss von hohem Wert**. Für pragmatische Lösungen beim Wasserstoffhochlauf sollte ein **deutsch-französischer Interessenausgleich angestrebt werden**.

In jedem Fall sollte die Wasserstoff-Allianz **vermeiden, Gegensätze zwischen Gegnern und Befürwortern von Kernenergie in der EU weiterzuführen**, offen für die Teilnahme von

Ländern sein, die auf Kernenergie setzen, und versuchen, Unterschiede zwischen den jeweiligen Standpunkten zu überbrücken.

Für die Allianz scheinen unter den nordischen Staaten vor allem **Dänemark** und **Finnland** in Betracht zu kommen, die eine führende Rolle in der H₂-Ökonomie beanspruchen, sowie die südeuropäischen Länder (**Spanien, Portugal, Italien**, ferner auch **Griechenland**) mit hohen Produktionspotenzialen vor Ort. **Österreich** ist ein weiterer naheliegender Partner mit einem ähnlichen Schwerpunkt auf Erneuerbaren Energien in ihrem Energiesystem und ähnlichen Interessen. Mit Blick auch auf Offshore-Elektrolyse und maritime Räume sollten die **baltischen Staaten** einbezogen werden. **Polen** sollte als wichtiger Nachbarstaat und größter Staat in Mitteleuropa im Rahmen der Allianz angesprochen werden, auch wenn es mit Blick auf grünen und erneuerbaren Wasserstoff bislang keine aktive Rolle einnimmt, gegebenenfalls auch weitere osteuropäische Staaten.

Als konkrete erste Wegmarken zur Materialisierung einer europäischen Wasserstoff-Allianz wären ein **gemeinsames Communiqué der beteiligten Mitgliedstaaten** sowie **sich anschließende regelmäßige Treffen** denkbar.

Die **relevanten Dachverbände auf EU-Ebene** sowie **nationale Verbände und Unternehmen** können die Wasserstoff-Allianz auf Basis ihrer Erfahrungen in der Praxis flankieren und bereichern.