



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Fraktion der Freien Demokraten für ein „Hessisches Wasserstoffzukunftsgesetz“ Landtagsdrucksache 20/5904

23.08.2021

Zusammenfassung

Die VhU hält flankierende Maßnahmen seitens der Politik, die den Auf- und Ausbau einer Wasserstoff-Infrastruktur beschleunigen, ausnahmsweise für gerechtfertigt, wengleich sie in einer Marktwirtschaft stets die befristete Ausnahme und nie die Regel sein dürfen.

Sie sind gerechtfertigt, wenn sie geeignet sind, die Reduktion des Treibhausgasausstoßes in effizienter Weise zu beschleunigen. Es geht darum, notwendige Rahmenbedingungen durch den Staat zu schaffen, damit die Klimaschutzvorgaben erfüllt werden können. Dazu gehört eine Infrastruktur, die den Einsatz von Wasserstoff in allen Sektoren technologieoffen ermöglicht. Insofern ist es Aufgabe des Staates zu gewährleisten, dass Unternehmen und Haushalte vor Ort tatsächlich die Option haben, Wasserstoff nutzen zu können.

Auf dieser Basis ist ein Hessisches Wasserstoffzukunftsgesetz zur Bereitstellung landeseigener Fördermittel zum Auf- und Ausbau einer Wasserstoff-Infrastruktur in Hessen grundsätzlich richtig. Dabei sollte vorrangig das Potenzial des vorhandenen Gasnetzes sowie die Expertise der ansässigen Unternehmen genutzt werden.

Hingegen sind landeseigene Fördermaßnahmen, die auf eine bestimmte Nutzung oder einen bestimmten Sektor abzielen, aus ordnungspolitischer Sicht ebenso unzulässig wie Förderungen, um eigene Erzeugungskapazitäten in Hessen zu schaffen. Derartige Maßnahmen würden einzelne Anwendungen oder Gruppen bevorteilen.

Unabhängig von der politischen Ebene sollten grundsätzlich alle staatlichen Fördermaßnahmen folgende drei Anforderungen erfüllen:

1. Die Förderung muss eingebettet sein in einen Energie-Mix, der allen künftigen Energieträgern gleiche Marktchancen lässt.
2. Die Nutzung von Wasserstoff sollte in allen Sektoren möglich sein. Eine politische Zuteilung und Priorisierung der Mengen ist weder zielführend noch technologieoffen.
3. Auch die Erzeugung von Wasserstoff sollte technologieoffen bleiben, indem der Einsatz anderer Gase oder Erzeugnisse ermöglicht wird, wenn damit ebenfalls CO₂ eingespart werden kann.



1. Sachverhalt

Um den Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft zu unterstützen, hat die Bundesregierung am 10. Juni 2020 eine Nationale Wasserstoffstrategie verabschiedet. Deutschlandweit werden 62 konkrete Wasserstoffprojekte im Rahmen des europäischen IPCEI Wasserstoff Programms (Important Projects of Common European Interest) gefördert.

Ergänzend dazu sieht die FDP-Fraktion im Hessischen Landtag die Notwendigkeit, zusätzlich auch Landesmittel zur Förderung „der Nutzung und Verbreitung klimafreundlicher Wasserstofftechnologien“ bereitzustellen. Ein besonderer Fokus soll auf dem Verkehrssektor liegen.

Im Entwurf der FDP-Fraktion für ein Hessisches Wasserstoffzukunftsgesetz werden in § 1 konkrete Ziele festgeschrieben, wie hoch der Wasserstoffanteil am Endenergieverbrauch in Hessen bis 2030, 2040 und 2050 jeweils sein soll. Der zweite Teil des Gesetzentwurfs regelt, welche Fördermaßnahmen das Land zur Erreichung dieser Ziele ergreifen würde, darunter u. a. die Förderung von Pilot- und Demonstrationsanlagen (§ 5) oder die Erstellung von kommunalen Wasserstoffbedarfsplänen (§ 6). Grundsätzlich sieht der Gesetzentwurf Förderungen in Form von Investitionszuschüssen, vergünstigten Kreditkonditionen sowie der Gewährung von Darlehen oder Bürgschaften vor (§ 2). Konkrete Fördersummen werden nicht genannt.

2. Bewertung

Landeseigene Fördermaßnahmen ausnahmsweise gerechtfertigt – aber nur für Infrastruktur

Ob im Flugzeug, der Industrieanlage oder im Fernwärmenetz – Wasserstoff ist ein vielseitig einsetzbarer Energieträger mit dem Potenzial, einen wesentlichen Beitrag zur CO₂-Reduktion in Industrie, Verkehr und der Wärmeversorgung zu leisten. Er kann überall dort eingesetzt werden, wo eine direkte Elektrifizierung physisch und ökonomisch an ihre Grenzen stößt, etwa im Flugverkehr.

Vor diesem Hintergrund sind flankierende Maßnahmen seitens der Politik, die den Auf- und Ausbau einer Wasserstoff-Infrastruktur beschleunigen, ausnahmsweise gerechtfertigt, wenngleich sie in einer Marktwirtschaft stets die befristete Ausnahme und nie die Regel sein dürfen.

Sie sind gerechtfertigt, wenn sie geeignet sind, die Reduktion des Treibhausgasausstoßes in effizienter Weise zu beschleunigen. Es geht darum, notwendige Rahmenbedingungen durch den Staat zu schaffen, damit die Klimaschutzvorgaben erfüllt werden können. Dazu gehört eine jederzeit gesicherte Versorgung mit treibhausgasneutraler Energie in ausreichenden Mengen und zu möglichst geringen Kosten. Wasserstoff ist ein wichtiger Baustein davon.

Damit Wasserstoff in allen Sektoren angewandt werden kann, muss eine entsprechende Infrastruktur auf- und ausgebaut werden. Dies sollte mit staatlichen Maßnahmen unterstützt werden.



Landeseigene Fördermaßnahmen als Ergänzung zum bestehenden Fördersystem im Bund und der EU können sinnvoll sein, wenn sie den Auf- und Ausbau einer Wasserstoff-Infrastruktur in Hessen unterstützen. Denn zur raschen Erreichung der Klimaziele der EU und des Bundes ist es die Aufgabe des Staates zu gewährleisten, dass Unternehmen und Haushalte vor Ort tatsächlich die Option haben, Wasserstoff nutzen zu können. Dann würde der volkswirtschaftliche Nutzen die Kosten für Steuerzahler rechtfertigen, weil eine Infrastruktur-Förderung allen gleichermaßen zu Gute käme.

Hingegen sind landeseigene Fördermaßnahmen, die auf eine bestimmte Nutzung oder einen bestimmten Sektor abzielen, aus ordnungspolitischer Sicht ebenso unzulässig wie Förderungen, um eigene Erzeugungskapazitäten in Hessen zu schaffen. Derartige Maßnahmen würden einzelne Anwendungen oder Gruppen auf Kosten der Steuerzahler bevorzugen.

Gesetzentwurf vom Grundsatz nachvollziehbar – aber mit der falschen Begründung

Auf Basis dieser Begründung und mit dem Fokus auf Infrastruktur ist ein Hessisches Wasserstoffzukunftsgesetz zur Bereitstellung landeseigener Mittel grundsätzlich richtig.

Die im Gesetzentwurf dargelegte Begründung ist hingegen nicht ganz überzeugend, weil sie Nutzen und Notwendigkeit eigener hessische Fördermaßnahmen über die Nationale Wasserstoffstrategie des Bundes bzw. dem IPCEI Projekt auf EU-Ebene hinaus nicht ausreichend darlegt.

Dass sich keines der 62 geförderten Wasserstoffprojekte in Hessen befindet, reicht nicht aus, um ein eigenes Gesetz zu rechtfertigen.

Auch wenn kein hessischer Standort ausgewählt wurde, sind Spill-over Effekte zu erwarten, etwa wenn sich neue Anwendungsfelder daraus ergeben. Darüber hinaus werden indirekt auch hessische Zulieferer von Firmen profitieren, deren Projekte im Rahmen des IPECI-Programms gefördert werden, etwa das Projekt „BoschPowerUnits“ der Firma Bosch.

Damit der Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft schnell und effizient gelingt, braucht es einen unbürokratischen und verlässlichen Rahmen. Ein Dschungel aus Fördermaßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen und mit unterschiedlichen Anforderungen und Fördertatbeständen wäre diesem Ziel eher hinderlich. Insofern erscheint ein koordiniertes Vorgehen auf europäischer Ebene der richtige Ansatz.

Wasserstoff-Förderung nicht mit hessischen Klimazielen zu rechtfertigen

Das Argument, wonach hessische Wasserstoffprojekte gefördert werden müssten, um den CO₂-Ausstoß in Hessen zu senken und die Erreichung der hessischen Klimaziele abzusichern, überzeugt nicht, weil bereits das Ziel, den CO₂-Ausstoß in Hessen mit regulativen Maßnahmen zu senken, klimapolitisch ins Leere läuft.



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

Für das Klima ist es unerheblich, wo der CO₂-Ausstoß reduziert wird, ob in Hessen, Bayern oder in einem anderen EU-Mitgliedstaat. Entscheidend ist, dass der Ausstoß sinkt. Und diese Emissionsminderung ist dank der vorhandenen bzw. geplanten Systeme einer europäischen Mengensteuerung mit sinkendem CO₂-Deckel und handelbaren Zertifikaten garantiert.

Hessische Klimaschutzpolitik kann innerhalb der verbindlichen Mengensteuerung auf EU-Ebene keine weiteren Emissionsminderungen erzielen – und muss es auch gar nicht.

Umgekehrt können Maßnahmen unterhalb der EU aber die Wirkung der europäischen CO₂-Deckel untergraben, weil die Flexibilität, wann und wo CO₂ am sinnvollsten vermieden werden sollte, unnötig eingeschränkt wird.

Somit ist es weder notwendig noch sinnvoll, eigene Reduktionsziele und Maßnahmen zur Minderung des CO₂-Ausstoßes in Hessen zu definieren. Dieser Logik folgend sind auch die in §1 definierten Ziele bzgl. des Wasserstoffanteils am Endenergieverbrauch in Hessen abzulehnen. Zudem dürften solche Ziele keinesfalls auf Unternehmensebene heruntergebrochen werden.

Wenn Klimaschutz das maßgebliche Argument zur Anwendung von Wasserstoff ist, dann ist es für die Klimawirkung, sprich die Reduktion des CO₂-Ausstoßes, unerheblich, wo Wasserstoff hergestellt und eingesetzt wird. Wasserstoff sollte grundsätzlich dort erzeugt werden, wo dies ökonomisch am sinnvollsten ist.

Vorhandenes Gasnetz und Expertise der Unternehmen nutzen

Gerade dem Flughafen Frankfurt, aber auch den Industrieparks und Energieversorgern kommt beim Auf- und Ausbau einer Wasserstoff-Infrastruktur eine zentrale Bedeutung zu. Die vielfache Expertise der ansässigen Unternehmen sollte bei der Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen genutzt werden.

Leitungen müssen umgewidmet, neu geplant und verlegt werden. Dazu notwendige Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen so schnell und unkompliziert wie möglich ablaufen. Der schleppende Ausbau der hessischen Stromtrassen ist ein mahnendes Beispiel, wie es nicht laufen sollte.

Der Vorschlag des LDEW, vorrangig das Potenzial des vorhandenen Gasnetzes zum Transport von Wasserstoff zu nutzen, erscheint sinnvoll: im Transportnetzbereich könnten „Wasserstoff-Autobahnen“ entstehen, die größere Mengen reinen Wasserstoffs transportieren. Im Bereich der Verteilnetze, also in den Städten und Regionen, könnte Wasserstoff ins Gasnetz beigemischt werden, um die bereits vorhandenen Hausanschlüsse zu nutzen.



Wasserstoff: Förderung, Erzeugung und Nutzung technologieoffen lassen

Unabhängig von der politischen Ebene sollten alle staatlichen Fördermaßnahmen die folgenden drei Anforderungen erfüllen:

1. Technologieoffene Förderung

Fördermaßnahmen sind einzubetten in einen Energie-Mix, der allen zukünftigen Energieträgern gleiche Marktchancen lässt. Wasserstoff ist ein wichtiger, aber nicht der einzige Energieträger. Damit sich alle im Wettbewerb beweisen können, sollten einzelne Energieträger weder zulasten noch zugunsten anderer Energieträger gefördert oder diskriminiert werden.

2. Technologieoffene Nutzung

Wasserstoff und dessen Folgeprodukte sollte in allen Sektoren gleichermaßen zur Verfügung stehen. Eine politische Zuteilung und Priorisierung, welche Mengen an Wasserstoff in welchen Sektoren für welche Anwendungen eingesetzt werden dürfen, ist nicht zielführend und widerspricht dem Prinzip der Technologieoffenheit. Insofern ist die Fokussierung des Gesetzentwurfs auf den Verkehrssektor abzulehnen. Zum Beispiel kann Wasserstoff auch und gerade im energieintensiven Wärmesektor eingesetzt werden, in dem sich eine vollständige Elektrifizierung nur begrenzt realisieren lässt.

3. Technologieoffene Erzeugung

Neben der Nutzung sollte auch die Erzeugung von Wasserstoff technologieoffen bleiben. Schon heute sind viele Unternehmen „hydrogen ready“ und können notwendige Systeme und Anlagen von der Erzeugung, dem Transport und der Speicherung sowie der Anwendung bereitstellen. Für den Markthochlauf braucht es allerdings seitens der Politik Technologieoffenheit bei der Erzeugung. So sollte der Einsatz anderer Gase oder Erzeugnisse, wie z. B. Erdgas, „blauer“, „türkiser“ Wasserstoff oder synthetische Kraftstoffe ermöglicht werden, wenn dies vorübergehend aus Gründen nicht hinreichender Verfügbarkeit oder wesentlich höherer Kosten für einen begrenzten Zeitraum erforderlich ist und immer noch hohe CO₂-Emissionsminderungen erzielt werden können.

Kontakt

Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V. (VhU)
Abteilung Wirtschafts- und Umweltpolitik

Katharina Peter, Leiterin Energie-, Umwelt- und Klimapolitik

Telefon: 069 95808-221

Mobil: 0172 6840367

E-Mail: KPeter@vhu.de

www.vhu.de