



9 Punkte, um die Bremsen beim Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft zu lösen

Ein bereichsübergreifender Überblick über die Herausforderungen und die entscheidenden Schritte

Ein **zukunftsfähiges, klimaneutrales Energiesystem** in Deutschland braucht Wasserstoff neben Strom, um **Versorgungssicherheit** zu gewährleisten und flexibel aufgestellt zu sein. Dazu haben sich die Bundesregierungen 2020 und 2023 in der Nationalen Wasserstoffstrategie und ihrer Fortschreibung bekannt. Doch der zeitnahe **Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft in Deutschland ist gefährdet**. Mehrere Projekte aus Deutschland haben ihre Investitionsentscheidungen aufgrund der **unsicheren Situation** zurückgestellt.

Die Partner der Initiative **GET H2** setzen sich mit **Leuchtturmprojekten** in allen Bereichen für einen schnellen und effizienten Wasserstoffhochlauf ein. **Entscheidende politische Schritte stehen jedoch aus**, um die ersten Projekte abzusichern, einen Wasserstoffmarkt zu ermöglichen und so die Potenziale von Wasserstoff zur Dekarbonisierung und zur nachhaltigen Sicherung der Energieversorgung in Deutschland zu nutzen.

Die Politik muss nach der **Bundestagswahl 2025** die **Chance** nutzen, den Aufbau einer leistungsstarken **Wasserstoffwirtschaft abzusichern** und so den Wirtschaftsstandort Deutschland zu stärken. Neben der Senkung der Kosten für Produktion und Bereitstellung des Wasserstoffs müssen dabei vor allem Anreize für den Hochlauf der Wasserstoffnachfrage im Mittelpunkt stehen. **Die notwendigen Schritte haben wir in 9 Punkten zusammengefasst.**

Die Initiative GET H2

Rund 60 Unternehmen, Institutionen und Kommunen haben sich in der Initiative GET H2 zusammengeschlossen. Ihr Ziel ist es, mit konkreten Projekten die Grundlage für den Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft in Deutschland zu schaffen. Die Partner sind in zahlreichen Großprojekten führend involviert. Hierzu zählen die im Rahmen des IPCEI-Programms geförderten Projekte des GET H2 Nukleus, große Teile des Wasserstoff-Kernnetzes oder die Erzeugung von grünem Stahl.

Einen Überblick über die Ziele, die Förderpartner und die assoziierten Partner gibt es unter: www.get-h2.de

Herausforderungen und notwendige Schritte bis 2028



Erzeugung und Import

1. Die EU hat die Kriterien für erneuerbaren Wasserstoff (auf Basis von erneuerbarem Strom) in sehr engen Grenzen definiert. Das erhöht die Kosten des Wasserstoffs. Die Folge: ein Ausbleiben der Kunden und eine Zurückhaltung bei Investitionsentscheidungen für Elektrolyseure.

Lösung: Auf 2026 vorgezogene und gezielte Revision des delegierten Rechtsakts der RED III zu RFNBO wie von der Industrie gefordert (Kriterien zur Zusätzlichkeit, Gleichzeitigkeit und Lokalität des eingesetzten EE-Stroms weniger streng anlegen).

2. Das Ziel der Bundesregierung, bis 2030 eine Elektrolysekapazität von 10 GW in Deutschland aufzubauen, droht zu scheitern. Finale Investitionsentscheidungen liegen erst für eine Leistung von 1,4 GW vor.

Lösung:

- Ausschreibung von bis zu 3 GW systemdienlicher Elektrolyseure im 1. Halbjahr 2025 starten, die durch das WindSeeG ermöglicht wird.
 - Elektrolyseure über 2029 hinaus von Netzentgelten befreien.
 - Ausgleich der strukturellen Nachteile für deutsche Projekte bei der Europäischen Wasserstoffbank (EHB) und Nutzung der 3. Auktionsrunde als Auction as a Service.
3. Es liegt kein Zertifizierungssystem für erneuerbaren Wasserstoff vor – das ist eine Voraussetzung für den Handel und die Wertigkeit des Wasserstoffs.

Lösung: Etablierung eines Zertifizierungssystems auf EU-Ebene und die internationale Anschlussfähigkeit Europäischer Systeme vorantreiben.

4. Die Importprojekte in den Ländern, mit denen Deutschland bereits strategische Partnerschaften geschlossen hat, kommen nicht schnell genug voran.

Lösung: H2-Global weiterentwickeln mit einer Vereinfachung für den Teilnehmerkreis, Importoption aus Europa, mehr Flexibilität und einer Verlängerung der Förderdauer.



Transport und Speicherung

5. Der Aufbau des Kernnetzes ist gestartet. Für anderen Bereiche der H₂-Infrastruktur fehlen aber noch Grundlagen, die im Zuge der Umsetzung des EU-Gasmarktpaketes in nationales Recht gelegt werden können.

Lösung:

- Die regulatorischen Grundlagen für den Betrieb integrierter Wasserstoffverteilnetze und ein Finanzierungsmodell für alle über das Kernnetz hinausgehenden H₂-Netze schaffen.
 - Investitionsrahmen für Importterminals schaffen, um die Anlandung von Wasserstoffderivaten wie Ammoniak per Schiff zu ermöglichen.
6. Wasserstoffspeicher sind für einen erfolgreichen Markthochlauf unverzichtbar. Deutschland hat das Potenzial, eine führende Rolle bei der Wasserstoffspeicherung in Europa einzunehmen. Für die Speicherbetreiber gibt es jedoch keine ausreichende Investitionssicherheit.

Lösung:

- Die von der Bundesregierung angekündigte Speicherstrategie so schnell wie möglich vorlegen.
- Die im EU-Gasmarktpaket angelegte Regulierung der Wasserstoffspeicher kurzfristig in nationales Recht umsetzen.
- Ein Finanzierungsmodell für Wasserstoffspeicher über Differenzverträge und eine intertemporale Umlagefinanzierung schaffen, das die Kosten für Ein- und Ausspeicherung sowie Aufreinigung des Wasserstoffs berücksichtigt.



Nachfrage

7. Mit grünem Wasserstoff erzeugte Produkte sind noch nicht wettbewerbsfähig – unabhängig von den Kosten des Wasserstoffs. Deshalb scheuen die potenziellen Kunden in Industrie und Verkehr den Umstieg auf grünen Wasserstoff. Die Maßnahmen zur Schließung ihrer Wirtschaftlichkeitslücke sind noch nicht ausreichend.

Lösung:

- Die Klimaschutzverträge (KSV) als Fördermaßnahme müssen reformiert oder durch eine neue Maßnahme ersetzt werden, bei der auch die Umstellung von fossil erzeugtem auf erneuerbaren Wasserstoff förderfähig ist.
- Es müssen Förderinstrumente auf Angebots- und Nachfrageseite kumuliert werden können (unter Vermeidung einer Überförderung). In den meisten Fördermaßnahmen ist das heute nicht möglich.
- Weitere branchenspezifische Instrumente schaffen (z. B. einen grünen Leitmarkt für den Stahlbereich durch Nachfrage aus dem öffentlichen Sektor).

8. In der RED III hat die EU eine Industriequote für die Nutzung von grünem Wasserstoff in der Industrie für 2030 und 2035 festgelegt. Je nach nationaler Umsetzung führt das zu Kosten, die die Unternehmen nicht tragen können.

Lösung: Bei der nationalen Umsetzung eine Möglichkeit schaffen, um die Zahlungsbereitschaft der Kunden sicherzustellen (siehe Punkt 7).

9. Die RED III sieht Quoten für den Einsatz von RFNBO im Transportsektor vor. Bislang bleibt die Nachfrage aus.

Lösung:

- Nationale Umsetzung der RED III im Transportsektor durch gesetzliche Verankerung der Unterquoten auf einem höheren Niveau als vorgesehen.
- 37. BImSchV reformieren, um Wasserstoff als Erfüllungsoption für die Treibhausgasminderungsquote attraktiv zu machen.

Weitere Schritte in den Folgejahren

- Den EU-Prozess zur Definition von Low Carbon (LC) Wasserstoff (auf Basis von Erdgas mit CO₂-Abscheidung, Biomasse oder Strom aus z. B. Anlagen der Abfallwirtschaft) abschließen und dabei sicherstellen, dass die Vorgaben flexibel genug sind, um wirtschaftliche Projekte zu ermöglichen.
- Aufbau eines europäischen H₂-Verbundnetzes onshore und offshore unterstützen mit Blick auf Importsicherheit.
- Die Klimaschutzverträge für den Mittelstand zugänglich machen, um nicht nur über das Bundesprogramm Industrie und Klimaschutz die Anfangsinvestitionen (Capex), sondern auch die laufenden Kosten (Opex) fördern zu können.

