

**ROADMAP
GAS 2.0**

**ANFORDERUNGEN AN
EINE WASSERSTOFF-
IMPORTSTRATEGIE**



Um die Dekarbonisierung aller Bereiche der deutschen und der europäischen Wirtschaft und damit auch deren ambitionierte Klimaziele zu erreichen, ist ein rasches Hochfahren einer Wasserstoffwirtschaft notwendig. Da die erforderlichen Bedarfe sowohl kurz- als auch langfristig nicht durch Eigenproduktion abgedeckt werden können, ergibt sich für Deutschland und auch im europäischen Kontext ein beträchtlicher Importbedarf von stofflichen Energieträgern, insbesondere für erneuerbaren und dekarbonisierten Wasserstoff aus Ländern mit einem hohen Produktionspotenzial bei vergleichsweise günstigen Gestehungskosten. Deutschland war und wird Energie-Importland bleiben. Deswegen muss an einem international liberalisierten Markt gearbeitet werden. Nur so können die erforderlichen Mengen an erneuerbarem und dekarbonisiertem Wasserstoff und seinen Derivaten zur Verfügung gestellt werden.

Der BDEW hält deswegen die zügige Entwicklung einer Importstrategie für ein wichtiges Signal an die Energie-partnerländer und potenzielle Exporteure.

Derzeit lassen sich Importoptionen, -mengen und -kosten nur abstrakt anhand von öffentlich zugänglichen Daten und Studien, angekündigten Projekten und Positionierungen möglicher Partnerländer abschätzen.¹

Für die Realisierung von Wasserstoffimporten sowie seinen Derivaten sollte das Leitbild einer Importstrategie auf Schnelligkeit, der Verfügbarkeit von ausreichenden Mengen sowie dem zu realisierenden Preis von Wasserstoff bei einer vergleichbaren Klima- und Umweltbilanz basieren.

Anforderungen an eine Wasserstoff-Importstrategie

Der Hochlauf und der fortgesetzte Erfolg einer Wasserstoffwirtschaft ist neben dem zügigen Ausbau der Erneuerbaren Energien und der Energienetze eine energiewirtschaftliche und industriepolitische Notwendigkeit. Neben unbestreitbaren Herausforderungen ergeben sich immense Chancen, (bestehende) Technologieführerschaft auszubauen und neue Wertschöpfungsketten und -tiefen zu etablieren. Die Nationale Wasserstoffstrategie (NWS) formuliert daher zurecht ehrgeizige Ziele für und hohe Erwartungen an den Hochlaufpfad.² Diese Ambitionen gilt es nun auch mit Blick auf eine Importstrategie mit Maßnahmen zu hinterlegen.

Nur mit einer konsistenten Importstrategie lassen sich die erforderlichen Mengen sowie die notwendige Geschwindigkeit erreichen. Darüber hinaus werden Importe perspektivisch den größeren Teil der benötigten Mengen bereitstellen als die heimische Produktion. Daher sollte von Beginn an das Zielbild eines eingeschwungenen Wasserstoffmarktes in Deutschland und Europa mit Wasserstoff als breit handelbarer Commodity das Leitmotiv sein: Je schneller und je mehr Wasserstoff und Derivate verfügbar gemacht werden, desto besser für Hochlauf und langfristigen Erfolg des Wasserstoffmarktes und damit für das Gelingen von Energiewende und wirtschaftlicher Transformation.

¹ Zwar steigt die Anzahl der weltweiten Projekte stetig, ein FID haben aktuell jedoch nur 4% – 10% der Projekte (IEA, 2023; Hydrogen Council 2023).

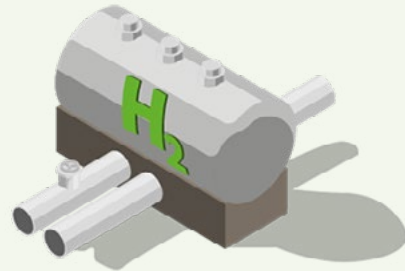
² Die Fortschreibung der Nationalen Wasserstoffstrategie nennt einen Importbedarf von 45 bis 90 TWh in 2030.



Als Kernanforderungen an eine Wasserstoff-Importstrategie formuliert der BDEW vor diesem Hintergrund folgende Punkte:

› **Eine Importstrategie muss sich klar am Bedarf der notwendigen Mengen orientieren.**

Die prognostizierten Bedarfe übersteigen bereits für 2030 die anvisierten heimischen Produktionskapazitäten (10 GW Elektrolyseleistung laut NWS) um mehr als das Doppelte. Allein der Bedarf, der für die Kraftwerkstrategie zu hinterlegen ist, liegt deutlich über der heimischen Produktion. Hinzu kommen die Einsatzbereiche in der Industrie und in der Wärmeversorgung (v.a. zur Versorgung der Wärmenetze). Auch die Infrastruktur wird mit dem Kernnetz auf eine höhere Kapazität ausgelegt (160 TWh). Um diese Planungen zu unterlegen, braucht es neben der heimischen Wasserstoffproduktion erhebliche Mengen aus dem Ausland. Diese Notwendigkeit muss handlungsleitend für die Ausformulierung der Importstrategie werden.



› **Die Kriterien für importierten Wasserstoff (und Derivate) müssen ermöglichenden und dürfen keinen prohibitiven Charakter haben.**

Die Kriterien für Wasserstoffimporte sollten den Entwicklungsstand der Exportländer mit in den Blick nehmen. Es bedarf eines international anschlussfähigen, transparenten und integren Zertifizierungssystems. Für die notwendigen Herkunftsnachweise ist ein System zu befürworten, das die Handelbarkeit und Nachhaltigkeitszertifizierung von außereuropäisch produziertem Wasserstoff von Beginn an in den EU-Rahmen integriert. Dafür braucht es ein einheitliches europäisches System und eine Standardisierung für Nachweise von Herkunft und der erzielten THG-Intensität von erneuerbaren und dekarbonisierten Gasen wie Wasserstoff (idealerweise unabhängig vom Handel mit der Commodity). Dieses System ist die Grundlage für den grenzüberschreitenden Handel innerhalb der EU. In einem solchen System ist dann die Anrechenbarkeit auf EE-Ziele und Quoten der Treiber für die Erzeugung der entsprechenden Mengen an Wasserstoff. Dies wird auch langfristig zum notwendigen Level-Playing-Field einer globalen Wasserstoffwirtschaft beitragen. Dazu zählt auch, gerade zu Beginn auch Wasserstoff aus dekarbonisierter Produktion in den Fokus einer Importstrategie zu nehmen und seinen Einsatz mit einer umfassenden Carbon-Management-Strategie zu verbinden.

› **Importrelationen sollten in konzentrischen Kreisen erschlossen werden.**

Der globale Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft geschieht in unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Die naheliegendsten Partner befinden sich im europäischen Umfeld, das über leitungsgebundenen Transport angeschlossen werden kann. Darauf aufbauend sind unter anderem die MENA-Region, Westafrika und der weltweite Bezug ins Auge zu fassen. Zu dieser Strategie gehört auch der Ausbau eines über Europa hinausgehenden H_2 -Leitungsnetzes und der Aufbau von Anlandepunkten für H_2 -Derivate.

› **Eine diversifizierte Importstruktur sorgt für Versorgungssicherheit.**

Diversifizierte Importkanäle und Lieferketten tragen unmittelbar zur Minderung von möglichen Abhängigkeiten bei. Dafür ist es essenziell, dass keine frühzeitige Festlegung auf einzelne Transportmedien erfolgt, sondern alle Optionen die Chance bekommen, sich zu entwickeln.

**Ansprechpartner:****Philipp Riedel**

Geschäftsbereich Strategie und Politik
+49 30 300199-1069
philipp.riedel@bdew.de

Jannis Speckmann

Abteilung Transformation der Gaswirtschaft,
klimaneutrale Gase und Versorgungssicherheit
+49 30 300 199-1252
jannis.speckmann@bdew.de

**BDEW Bundesverband
der Energie- und
Wasserwirtschaft e.V.**

Reinhardtstraße 32
10117 Berlin

www.bdew.de

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten mehr als 2.000 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu überregionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärmeabsatzes, über 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 95 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland.

Der BDEW ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung sowie im europäischen Transparenzregister für die Interessenvertretung gegenüber den EU-Institutionen eingetragen. Bei der Interessenvertretung legt er neben dem anerkannten Verhaltenskodex nach § 5 Absatz 3 Satz 1 LobbyRG, dem Verhaltenskodex nach dem Register der Interessenvertreter (europa.eu) auch zusätzlich die BDEW-interne Compliance Richtlinie im Sinne einer professionellen und transparenten Tätigkeit zugrunde. Registereintrag national: R000888. Registereintrag europäisch: 20457441380-38