

**Antwort****der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Theurer, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/32119 –**

**Regulierung und Förderung einer Wasserstoffinfrastruktur**

## Vorbemerkung der Fragesteller

Am 27. Juli 2021 trat das Gesetz zur Umsetzung unionsrechtlicher Vorgaben und zur Regelung reiner Wasserstoffnetze im Energiewirtschaftsrecht in Kraft. Damit wird als Übergangslösung eine getrennte Regulierung und Finanzierung von Erdgas- und Wasserstoffinfrastrukturen eingeführt. In einem Entschließungsantrag zum Gesetz stellt der Deutsche Bundestag fest, dass diese Regelung „ausschließlich als Startregulierung für den Übergang hin zu einer europarechtlich konformen gemeinsamen Regulierung und Finanzierung des Wasserstoff- und Erdgasnetzes zu verstehen“ ist (vgl. Bundestagsdrucksache 19/30899, S. 63). Die Bundesregierung wird weiter aufgefordert, auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, eine gemeinsame Regulierung und Finanzierung des Wasserstoffnetzes und des Erdgasnetzes zu ermöglichen.

Für die Dauer der Übergangsregulierung soll die Bundesregierung konkrete Vorschläge für zusätzliche Förderinstrumente vorlegen, um Investitionen in Wasserstoffnetze zu ermöglichen (ebd.). Ohne solche Förderung würde ein Leitungsbau nach Ansicht der Fragesteller äußerst unsicher, weil nur wenige Abnehmer die Leitung langfristig finanzieren müssten und die Kosten nicht auf eine Vielzahl von Kunden verteilt werden können. Der Ausfall einzelner Ankerkunden und die damit einhergehende Erhöhung der Wasserstoff-Netzentgelte könnte „für die verbliebenen Kunden zu einem kaskadenartigen Einbruch der Wirtschaftlichkeit“ führen (ebd.).

1. Hat die Bundesregierung das Kostenrisiko für Betreiber und Kunden von Wasserstoffnetzen bei einer getrennten Regulierung bewertet, wenn zunächst nur wenige Wasserstoffabnehmer angeschlossen werden und über ihre Entgelte die Leitung refinanzieren müssen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
2. Hat die Bundesregierung das Kostenrisiko für die Betreiber und Kunden von Erdgasnetzen bei getrennter Regulierung bewertet, wenn zunehmend große Erdgaskunden auf Wasserstoff umstellen sollten und sich die Entgelte für das Erdgasnetz auf immer weniger Erdgaskunden gewälzt werden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine getrennte Regulierung von Wasserstoff- und Erdgasnetzen ist unter dem aktuellen EU-Rechtsrahmen zwingend geboten. Die Netzentgelte der Fernleitungsnetzbetreiber unterliegen einer Regulierung durch die Bundesnetzagentur in unmittelbarer Anwendung europäischen Rechts. Nach dem geltenden Rechtsrahmen müssen der Wasserstoff- und der Erdgasnetzbetrieb regulatorisch zwingend getrennt betrachtet werden. Eventuell bestehende Kostenrisiken wären daher derzeit aufgrund der eindeutigen europarechtlichen Vorgaben getrennt zu betrachten.

Die Diskussion um eine getrennte Regulierung von Wasserstoff- und Erdgasnetzen und die Allokation von Kostenrisiken hat daher eine starke europäische Dimension. Es ist zu erwarten, dass die für Ende dieses Jahres angekündigte Überarbeitung der geltenden EU-Regeln für den Gasmarkt (Gasrichtlinie und Gasverordnung) der Europäischen Kommission auch Anhaltspunkte für die weitere Ausgestaltung des Rechtsrahmens für die Wasserstoffwirtschaft enthalten wird. In diesem Zusammenhang kann es erforderlich werden, die getrennte Regulierung von Wasserstoff- und Erdgasnetzen sowie Risiken einer gemeinsamen Regulierung erneut zu betrachten und zu bewerten.

Es ist dabei aus Sicht der Bundesregierung erforderlich, dass den Mitgliedstaaten auch bei einer europäischen Lösung hinreichende Handlungsspielräume bei der Ausgestaltung einer zukünftigen Regulierung verbleiben und die zukünftige Regulierung des reinen Wasserstoff- und des Erdgasnetzes effektiv aufeinander abgestimmt werden.

3. Bis wann wird die Bundesregierung einen Vorschlag für die Förderung einer Wasserstoffinfrastruktur vorlegen?
4. Wie hoch soll die Förderung aus dem Bundeshaushalt ausfallen, und welche Haushaltstitel sind dafür vorgesehen?
5. Wie plant die Bundesregierung, die Förderung der Wasserstoffinfrastruktur auszugestalten, bzw. welche Optionen werden dazu geprüft (z. B. Ausfallbürgschaften, dynamische Förderquoten)?
6. In welchem Zeitrahmen ist mit Maßnahmen zu rechnen (Start, Laufzeit)?

Die Fragen 3 bis 6 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat bei der Förderung des Ausbaus einer Wasserstoffinfrastruktur den Fokus auf das Instrument „Wichtige Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse“ (IPCEI) Wasserstoff gerichtet. Hierfür sind mehrjährige Haushaltsmittel aus dem Kapitel 6092 (EKF) Titel 89203 vorgesehen.

Das IPCEI-Skizzenverfahren ist auf eine hohe Resonanz in der Wirtschaft gestoßen. Es wurden eine Vielzahl für den Markthochlauf von Wasserstofftechnologien wichtiger Projekte entlang der gesamten Wertschöpfungskette eingereicht, von der Erzeugung von grünem Wasserstoff, über Infrastruktur, bis zur Nutzung in der Industrie und für Mobilität. Hieraus wurden mit Unterstützung von Projektträgern und unter Einbeziehung der Bundesländer 62 Projekte vorausgewählt mit einer geplanten Investitionssumme von insgesamt rund 33 Mrd. Euro und angefragten Förderbeträgen in Höhe von 10,5 Mrd. Euro. Darunter sind 15 Infrastrukturprojekte. Diese sollen bereits bis 2028 Wasserstoff-Leitungen mit einer Länge von bis zu 1 665 Kilometern realisieren (bis 2026 1 344 Kilometer). Dies ist in Verhältnis zu setzen mit den noch 2020 von den Ferngasnetzbetreibern (FNB) im Rahmen des Netzentwicklungsplan (NEP) Gas 2020 bis 2030 in der so genannten „Grüngas-Variante“ identifizierten Potentialen von 1 200 Kilometern bis 2030.

Die Bundesregierung geht zugleich davon aus, dass über die Projekte des IPCEI-Wasserstoff hinaus weiterer Förderbedarf für den Ausbau von Vorhaben jenseits des Startnetzes besteht. Hierfür könnte ein weiteres Förderinstrument aufgestellt werden.

Die Ausgestaltung eines solchen Förderinstruments hängt jedoch entscheidend von aktuell noch zum Teil schwer abzuschätzenden Rahmenbedingungen und Entwicklungen ab. Hierunter sind zum einen die über IPCEI hinausgehenden, zusätzlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu nennen. Zum anderen schafft erst die geplante Novellierung des Beihilferahmens im Energie- und Klimabereich durch die Europäische Kommission hinreichende Klarheit über den beihilferechtlich zulässigen Förderansatz. Weitere, zumindest mittelfristig wirksame Weichenstellungen für die Wasserstoffwirtschaft und insbesondere die Wasserstoffinfrastruktur sind durch die für Ende dieses Jahres angekündigte Überarbeitung der geltenden EU-Regeln für den Gasmarkt zu erwarten.

7. Plant die Bundesregierung, die Förderinstrumente ggf. auf den Leitungsbau zu bestimmten Abnehmern zu beschränken oder sollen diese diskriminierungsfrei ausgestaltet werden?

Aus Sicht der Bundesregierung ist die Förderung des Ausbaus einer Wasserstoffinfrastruktur diskriminierungsfrei auszugestalten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 6 verwiesen.

8. Plant die Bundesregierung, die Förderinstrumente ggf. an den Transport von Wasserstoff aus bestimmten Erzeugungsarten (z. B. nur „grünen“ Wasserstoff) zu knüpfen?

Aus Sicht der Bundesregierung ist ausschließlich grüner Wasserstoff auf Dauer nachhaltig. Daher ist es Ziel der Bundesregierung, grünen Wasserstoff zu nutzen, für diesen einen zügigen Markthochlauf zu unterstützen sowie entsprechende Wertschöpfungsketten zu etablieren. Die Bundesregierung geht jedoch gleichzeitig davon aus, dass sich in den nächsten zehn Jahren ein globaler und europäischer Wasserstoffmarkt herausbilden wird. Auf diesem Markt wird auch CO<sub>2</sub>-neutraler (z. B. „blauer“ oder „türkiser“) Wasserstoff gehandelt werden. Aufgrund der engen Einbindung von Deutschland in die europäische Energieversorgungsinfrastruktur wird daher auch in Deutschland CO<sub>2</sub>-neutraler Wasserstoff eine Rolle spielen und, wenn verfügbar, auch übergangsweise genutzt werden.

Bei der Transportinfrastruktur wird eine Differenzierung zwischen grünem und anderem Wasserstoff in der Praxis kaum möglich sein. Die Förderung von Transportinfrastruktur sollte jedoch dann ausgeschlossen werden, wenn sie als Ziel ganz überwiegend auf anderen als grünen Wasserstoff ausgerichtet ist.

9. Wird es für Investoren bzw. Netzbetreiber möglich sein, eine Leitung zunächst zu überdimensionieren, um auf spätere weitere Abnehmer zu setzen?

Auch im Bereich der Wasserstoffnetze sollte der Ausbau aus Sicht der Bundesregierung grundsätzlich nach dem Prinzip der Bedarfsgerechtigkeit sowie im Sinne des energiepolitischen Zieldreiecks der Bundesregierung erfolgen. Die nähere Ausgestaltung eines Förderinstruments steht darüber hinaus noch nicht fest.

Es wird insoweit auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 6 verwiesen.

10. Plant die Bundesregierung ihr Förderprogramm nur für „große“ Leitungen zum Transport bzw. Import oder auch für die Verteilnetze?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 6 verwiesen.

11. Inwiefern ergänzt das geplante Förderprogramm die Förderung im Rahmen des Important Project of Common European Interest (IPCEI) Wasserstoff?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

12. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung mit ihrer Auswahl der IPCEI-Projekte, und inwiefern wurde die Infrastruktur bzw. Netzanbindung dabei berücksichtigt?

Wie in Frage 3 dargestellt, adressiert die Auswahl für das weitere IPCEI-Verfahren die wesentlichen Potentiale, die von den Fernleitungsnetzbetreibern Gas (FNB) im Rahmen der Netzentwicklungsplan (NEP)-„Grüingasvariante“ identifiziert worden waren und die von einigen FNB dann auch als Projekte eingereicht wurden. Die Auswahl der Projekte berief sich einerseits auf die übergeordneten Ziele der Nationalen Wasserstoffstrategie, insbesondere mit Blick auf den benötigten schnellen Ausbau einer bedarfsgerechten und verlässlichen Wasserstoff-Infrastruktur. Mit Blick auf eine kosteneffiziente Nachnutzung existierender Infrastrukturen spielt die Umwidmung bestehender Erdgasleitungen hierbei eine hervorgehobene Rolle. Im Rahmen des IPCEI-Interessensbekundungsverfahrens wurde zudem dazu aufgefordert, möglichst Projekte einzureichen, die die gesamten Wertschöpfungsketten abdecken.

Darüber hinaus beruht die Auswahl der IPCEI-Projekte auf klaren Kriterien der Europäischen Kommission, die in der sogenannten IPCEI-Mitteilung festgehalten sind (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52014XC0620%2801%29>). Zentral ist hierbei der europäische Mehrwert der Projekte. Die deutschen Infrastrukturprojekte stellen dabei wesentliche Grundsteine für den Ausbau einer europäischen Wasserstoff-Infrastruktur dar, die Erzeuger- und Verbrauchszentren in Europa miteinander vernetzen würden.

13. Wie könnte eine europarechtskonforme Lösung für eine gemeinsame Regulierung von Erdgas- und Wasserstoffnetzen nach Ansicht der Bundesregierung aussehen?

Eine gemeinsame Regulierung von Erdgas- und Wasserstoffnetzen ist derzeit ausgeschlossen. Es ist zu erwarten, dass die angekündigte Überarbeitung der geltenden EU-Regeln für den Gasmarkt durch die Europäische Kommission Vorschläge für den Wasserstoffsektor enthalten wird. Die Vorlage dieses Pakets bleibt abzuwarten.

14. Welche Schritte hat die Bundesregierung bislang unternommen, um den Entschließungsantrag des Deutschen Bundestages umzusetzen und sich auf europäischer Ebene für eine gemeinsame Regulierung von Erdgas- und Wasserstoffnetzen einzusetzen?

Fanden dazu bereits Gespräche mit der Europäischen Kommission und anderen Mitgliedstaaten statt?

Die Europäische Kommission hat für den 14. Dezember 2021 eine Überarbeitung der geltenden EU-Regeln für den Gasmarkt angekündigt. Hierzu ist die Bundesregierung im Austausch mit der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*