

## **Antrag**

**der Abgeordneten Prof. Dr. Götz Wiese, Dr. Anke Frieling, Stephan Gamm,  
Sandro Kappe, Dennis Gladiator (CDU) und Fraktion**

### **Betr.: Den Markthochlauf für Wasserstoff beschleunigen**

Die CDU-geführte Bundesregierung, die Bundesländer, Unternehmer, Ingenieure und Forscher brachten die Anwendung von Wasserstoff-Technologien in den letzten beiden Jahren gut voran. Europäische und internationale Standorte und Wettbewerber sind jedoch mindestens ebenso stark, teilweise deutlich schneller. Daher ist es höchste Zeit, den Markthochlauf für Wasserstoff zu beschleunigen.

Hamburg hat als deutsche Hochburg für die Wasserstoff-Anwendungen, gerade auch als führender Logistik- und Industrie-Standort, daran ein besonderes Interesse.

Die CDU-Fraktion fordert unter anderem in drei Bereichen einen neuen Aufbruch:

#### **1. Die Rahmenbedingungen für Wasserstoff-Lkws verbessern**

Ein zentraler Schlüssel für die Dekarbonisierung im Verkehr liegt bei den Nutzfahrzeugen. Die Brennstoffzellen-Technologie wird hierfür bis auf Weiteres am wichtigsten sein. Lkw-Hersteller, Spediteure und andere Nutzer, Anbieter von Infrastruktur (Tankstellen) und Planungsbüros könnten ab 2023/2024 Wasserstoff-Schwerlastverkehr realisieren. Dafür muss die neue Bundesregierung innerhalb eines Jahres die Rechtsvorschriften, Regulierungen und Förderrichtlinien des Bundes – für Hamburger Förderrichtlinien gilt Entsprechendes – so ändern, dass sie den Markthochlauf für Wasserstoff-Schwerlastverkehr wirtschaftlich sinnvoll erleichtern und grundlegend beschleunigen. Konkret ist notwendig:

- Die deutlich schnellere und sinnhafte Festlegung von einheitlichen Normen für die Fahrzeug- und Komponenten-Homologation sowie die Einigung auf standardisierte Tank-Technologien. Bis zur Verabschiedung müssen die Behörden in die Lage versetzt werden, großzügig vorläufige, Übergangs- oder Prototypen-Genehmigungen (wie in europäischen Nachbarländern) zu erteilen.
- Die Genehmigung von H<sub>2</sub>-Tankstellen für die Übergangszeit bis zum Markthochlauf muss grundsätzlich binnen sieben Monaten erfolgen. Hierzu werden Wasserstoff-Tankstellen ohne Elektrolyseur im Außenbereich in den Katalog der zulässigen Nutzungen gemäß § 35 BauGB aufgenommen. Für Tankstellen mit Elektrolyseur sind die Immissionsschutz-Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Dazu sollte eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe binnen Jahresfrist die Mindestkriterien für die Genehmigungsfähigkeit sowie die Liste der erforderlichen Unterlagen einschließlich einer Stichtag-Regelung festlegen.
- Für Tankstellen mit Elektrolyseuren bis zu 50 MW sollte im Regelfall ein vereinfachtes Genehmigungsverfahren nach § 19 BImSchG gelten. Die Zeit ist überreif für eine weitgehende Digitalisierung der Genehmigungsverfahren.
- Soweit es der Markthochlauf von Wasserstoff-Nutzfahrzeugen erfordert, sollten die Förderprogramme grundsätzlich auch für Betriebskosten der Tank-Infrastruktur gelten.

- Die Bundesregierung muss kurzfristig verbindliche Ausbauziele für die Wasserstoff-Infrastruktur auf den in Deutschland gelegenen TEN-T-Korridoren festlegen.

## 2. Die Strompreise senken

Wie für die gesamte deutsche Wirtschaft sind die Strompreise auch für den Markthochlauf der Wasserstoff-Technologien ein schwerer Klotz am Bein. Sie sind der größte Kostentreiber. Ohne eine deutliche Senkung der Strompreise ist der Aufbau einer Wasserstoff-Wirtschaft in Deutschland nicht glaubwürdig.

Die CDU-Fraktion fordert daher, die staatlich beeinflussbaren Strompreis-Bestandteile entschlossen und zügig zu senken. Wir fordern, die Stromsteuer für die Erzeugung grünen Wasserstoffs und am besten generell auf das europarechtliche Minimum abzusenken. Wir fordern, auch die Energiesteuer für beigemischte strombasierte erneuerbare Kraftstoffe auf das europarechtliche Minimum zu senken, um klimaschädliche Kraftstoffe in den Bestandsflotten von Nutzfahrzeugen schneller zu ersetzen.

## 3. Die Infrastruktur für Wasserstoff-Importe schaffen

Die mittel- und langfristigen Wasserstoff-Bedarfe in Deutschland können nur durch zusätzliche Importe gedeckt werden. Eine sehr grobe Schätzung für das Jahr 2030 hält einen Drittel-Mix (Herstellung in Deutschland, Import von nord- und westeuropäischen Nachbarn durch Leitungen, Importe durch Schiffe aus Übersee) für realistisch. Ausländische, in der Nachbarschaft zu Deutschland gelegene Häfen arbeiten schneller als die deutschen Seehäfen am Aufbau einer Import-Infrastruktur. Daher ist notwendig:

- Festlegung der Formen der Derivate (Methanol, Ammoniak, LH<sub>2</sub>, LOHC), für die die öffentliche Infrastruktur geschaffen wird;
- Unterstützung von Reedereien für den Aufbau von Transport-Kapazitäten, auch durch zügige Festlegung von Normen und Standards;
- politische Begleitung für die Anbahnung von langfristigen Vor- und Abnahme-Verträgen mit möglichen Lieferländern in Südamerika, Nordafrika, Naher Osten, Südasien und Australien;
- Festlegung der vorgesehenen Standorte für die Import-Infrastruktur durch die norddeutschen Küstenländer unter Beteiligung der Bundesregierung;
- schnelleres Voranbringen der Klärung geeigneter Grundstücke im Hamburger Hafen durch den Hamburger Senat und aktiverer Ausbau der Kontakte zu möglichen überseeischen Lieferanten von grünem Wasserstoff als bisher.

### **Die Bürgerschaft möge daher beschließen:**

#### **Der Senat wird ersucht,**

1. auf die neue Bundesregierung einzuwirken, damit sie Maßnahmen in den Bereichen im Sinne der oben genannten Forderungen trifft, um die Rahmenbedingungen für Wasserstoff-Lkws zu verbessern, die Strompreise zu senken und die Infrastruktur für Wasserstoff-Importe zu schaffen;
2. die Klärung geeigneter Grundstücke im Hamburger Hafen schneller voranzubringen und die Kontakte zu möglichen überseeischen Lieferanten von grünem Wasserstoff aktiver auszubauen als bisher;
3. der Bürgerschaft hierüber bis 30. Juni 2022 zu berichten.