

## **DWV-Positionspapier**

### **Wasserstoff-Importstrategie für Deutschland**

Deutschland wird für die Sicherung der Energieversorgung im Einklang mit den vereinbarten Klimazielen erneuerbare Energien und insbesondere grünen Wasserstoff bereits vor 2030 importieren müssen. Es muss der Bedarf an grünem Wasserstoff für die Transformation der deutschen Wirtschaft kosteneffizient gesichert und der Hochlauf der deutschen Wasserstoff-Marktwirtschaft eingeleitet werden. Nur so wird Deutschland die angestrebte Klimaneutralität bis 2045, unter Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit, erreichen können. Wie hoch die Importquote sein wird, hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab und lässt sich im Jahr 2023 nicht sicher beantworten. Szenarien zeigen, dass mehrere 100 TWh pro Jahr in Höhe von bis zu von bis zu 15 Mrd. EUR an erneuerbaren Energien in Form von grünem Wasserstoff importiert werden müssen. Gleichzeitig eröffnet sich dadurch für den deutschen Maschinenbau, für die erforderlichen Anlagen zur Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien und zur grünen Wasserstoffherzeugung, ein enormes Absatzpotenzial von bis zu 500 Mrd. EUR bis 2030.<sup>1</sup>

Seitens der Politik gilt es daher, frühzeitig strategisch und entschieden zu handeln, um den Bedarf der deutschen grünen Wasserstoff-Marktwirtschaft abzusichern. Dabei gilt es jedoch, sich nicht nur auf die energiepolitischen Aspekte zu fokussieren, sondern ebenfalls die wirtschafts-, industrie- und geopolitischen langfristigen Effekte auf die deutsche sowie europäische Volkswirtschaft bei der Entwicklung der Importstrategie mitzubedenken.

Der Deutsche Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband (DWV) e.V. begrüßt es, dass die Bundesregierung im Entwurf der Überarbeitung der Nationalen Wasserstoffstrategie (NWS) die Entwicklung einer Wasserstoff-Importstrategie angekündigt hat. Wir begleiten diesen Prozess konstruktiv und skizzieren nachfolgend die wichtigsten Kernelemente einer effizienten und versorgungssicheren Wasserstoff-Importstrategie.

### **Determinanten einer Wasserstoff-Importstrategie für Deutschland**

Im Fokus einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Energie-Importstrategie steht die ausreichende Verfügbarkeit emissionsfreier Importe erneuerbarer Energie. Die quantitative und qualitative Ausgestaltung der Importoptionen muss sowohl die erneuerbare Energieversorgung als auch die Etablierung einer grünen Wasserstoff-

---

<sup>1</sup> Europäische Kommission (2022) IMPLEMENTING THE REPOWER EU ACTION PLAN: INVESTMENT NEEDS, HYDROGEN ACCELERATOR AND ACHIEVING THE BIO-METHANE TARGETS.

Marktwirtschaft in Deutschland gewährleisten. Dabei gilt es, einen zeitlichen und quantitativen Ausbaupfad der Importe erneuerbarer Energien und insbesondere grünen Wasserstoffs politisch verbindlich sicherzustellen.

Das Erreichen der Klimaneutralität bis 2045 setzt den Zielrahmen, an dem sich das Ambitionsniveau einer Importstrategie und die darin entwickelten Instrumente und Maßnahmen ausrichten müssen.

Dabei muss die zu entwickelnde Wasserstoff-Importstrategie zur Sicherung einer starken deutschen und europäischen Volkswirtschaft beitragen. Gleichzeitig muss die Importstrategie zur geopolitischen Stabilität und Prosperität im europäischen Raum beisteuern. Dies ist notwendig, damit Deutschland und Europa sich im globalen Wettbewerb weiterhin erfolgreich positionieren können.

Die Wasserstoff-Importstrategie muss eine gesamtsystemische Perspektive einnehmen, konkrete Ziele sowie Maßnahmen formulieren sowie kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungen antizipieren und anstoßen. Es müssen klare geographische Korridore skizziert werden, die deutlich machen, aus welchen Regionen oder Ländern wie viel Wasserstoff in welcher Form sowohl kurzfristig (Zeithorizont bis 2030) als auch mittel- und langfristig (ab 2030 bis 2050) importiert werden soll. Dabei müssen Szenarien entwickelt werden, die sich an den realen Optionen orientieren, effektiv und effizient umsetzen lassen und den Aufbau von Doppelstrukturen vermeiden. Nur so können Politik und Wirtschaft zielgerichtet die notwendigen Planungen vornehmen und die entsprechenden Investitionen tätigen.

## **Ausgangslage**

Der aktuelle Entwurf der überarbeiteten Version der Nationalen Wasserstoffstrategie 2023 geht für das Jahr 2030 in Deutschland von einem Gesamtbedarf an grünem bzw. CO<sub>2</sub>-freien Wasserstoff, der mit erneuerbaren Energien erzeugt wird, zwischen 95 und 130 TWh/a aus.<sup>2</sup> Davon sollen ca. 28 TWh/a in Deutschland produziert werden (dies entspricht einer Elektrolyseleistung von 10 GW). Somit müssten bereits bis 2030 zwischen 67 und 102 TWh/a durch Importe aus dem Ausland (in Form von Wasserstoff und Wasserstoffderivaten bzw. -syntheseprodukten) gedeckt werden.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass im Jahr 2030 rund 50 % bis 70 % des Wasserstoffbedarfs pro Jahr (also rund 47,5 bis 91 TWh) importiert werden müssen. Dabei soll der Import von Wasserstoff und seinen Derivaten bis 2030 – laut NWS – größtenteils per Schiff (mehrheitlich in Form von Ammoniak) stattfinden. Nach 2030 soll Import von grünem Wasserstoff via Pipeline aus Europa und ggf. angrenzenden Regionen immer stärker ausgebaut werden. Dabei stehen bereits jetzt große Erzeugungs- und Transportkapazitäten von grünem Wasserstoff

---

<sup>2</sup> Inklusive Wasserstoffderivaten wie Ammoniak, Methanol oder synthetischen Kraftstoffen.

in Europa zur Verfügung. Bis 2030 könnten mit einer konkreten europäischen Importstrategie über 100 TWh pro Jahr aus den Mitgliedsstaaten der EU importiert werden.

Für den Zeitraum 2040 bis 2050 geht der Nationale Wasserstoffrat (NWR) von einem Gesamtbedarf an klimaneutralem Wasserstoff und klimaneutral hergestellten Wasserstoff-Derivaten von 964 bis 1.364 TWh/a aus, was einer installierten Elektrolyseleistung von bis zu 500 GW entsprechen würde. Aufgrund mehrerer Faktoren (Flächenverfügbarkeit, Kosten, gesellschaftlicher und politischer Akzeptanz usw.) ist davon auszugehen, dass Deutschland den wesentlichen Teil des grünen Wasserstoffs davon importieren muss. Die neuesten Bedarfs-Studien modellieren Quoten für Wasserstoff-Direktimporte von 43 % bis 70 %, wobei der Anteil der Importe bis zum Jahr 2040 ansteigt und dann den Höhepunkt erreicht, bevor die Importquoten bis 2050 wieder leicht rückläufig sein werden.<sup>3</sup> Für Syntheseprodukte wird von sehr hohen Importquoten zwischen 90 % und 100 % ausgegangen.<sup>4</sup> Die Schaffung von reliablen und diversifizierten Importoptionen, aus denen größtenteils gasförmiger Wasserstoff bezogen werden kann, ist für die Deckung der großen Wasserstoffbedarfe in den 2040er- und 2050er-Jahren von elementarer Bedeutung.

## **Einfluss der Importstrategie auf den Wirtschaftsstandort Deutschland**

In einer Importstrategie muss deutlich werden, in welcher Form der wesentliche Anteil des grünen Wasserstoffs importiert werden soll, um rechtzeitig die notwendige Infrastruktur bereitstellen zu können. Für den Import von gasförmigem Wasserstoff sind entsprechend die notwendigen transnationalen Pipelinesysteme entlang der erneuerbaren Energieregionen sowie auf nationaler Ebene die Fern- und Verteilnetze entsprechend den Bedarfen der Abnehmer umzurüsten bzw. auszubauen. Für den Import von Wasserstoff auf dem Seeweg in Form von Syntheseprodukten oder Derivaten, wie zum Beispiel Ammoniak oder Methanol, sind entsprechende Hafenstrukturen und -kapazitäten, Speicher- und Umwandlungsanlagen (z.B. Ammoniakcracker), aber auch Verteilstrukturen (Transport von Ammoniak zu dem Abnehmer via Zug oder Lkw) zu etablieren.

Die aktualisierte NWS geht davon aus, dass zur Deckung des Wasserstoffbedarfs bis 2030 grüner Wasserstoff überwiegend per Schiff in Form von Ammoniak und erst danach in Form von gasförmigem Wasserstoff per Pipeline importiert wird. Aus Perspektive des DWV ist diese zeitliche Staffelung kritisch zu sehen, da sie den Aufbau von Doppelstrukturen anreizt und keine nachhaltige Investitionssicherheit für die Unternehmen schafft. Zudem steht eine Vielzahl von

---

<sup>3</sup> Wietschel et al. (2021) Metastudie Wasserstoff – Auswertung von Energiesystemstudien. Studie im Auftrag des Nationalen Wasserstoffrats.

<sup>4</sup> Ebd.

Pipelines bereits zeitnah zur Verfügung, um erneuerbare Energien über den Energieträger Wasserstoff nach Deutschland zu transportieren.

Beim schiffsgebundenen Import von Wasserstoff in Form von Ammoniak bestehen noch zu lösende technologische und infrastrukturelle Herausforderungen. Zwar ist der Schiffstransport von Ammoniak etablierte Praxis, es gibt aber für die Rückwandlung des Ammoniaks in Wasserstoff in Deutschland noch keine kommerziell einsatzbereiten Großanlagen.<sup>5</sup> Deshalb ist davon auszugehen, dass importiertes grünes Ammoniak weitestgehend nur stofflich und nicht als Wasserstoff (bspw. als Brennstoff in der Industrie oder im Energiesystem) genutzt werden könnte. Dafür ist auf nationaler Ebene die entsprechende Verteilinfrastruktur für Ammoniak aufzubauen. Zudem gefährdet eine Verlagerung der Produktion von Ammoniak, Methanol oder sonstigen Derivaten ins Ausland bestehende deutsche vollintegrierte Wertschöpfungsketten und die damit verbundenen Arbeitsplätze. Ebenso würde damit eine Gefährdung der resilienten Produktversorgung der deutschen Volkswirtschaft mit einhergehen. Hier braucht es ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Energiebezugsquellen und stofflichen Importen, um das Gleichgewicht zwischen Klimaschutz, Versorgungssicherheit und der Erhaltung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zu wahren.

Gleiches gilt für andere integrierte Verfahren, wie zum Beispiel die Roheisenerzeugung. Bei einem Import von mit grünem Wasserstoff erzeugten Eisenpallets (DRI) besteht das Risiko, dass die nachfolgenden Produktionsprozesse ebenfalls ins Ausland verlagert werden. Dies wäre nicht im Interesse der deutschen und europäischen Volkswirtschaft und würde neue ungewollte Abhängigkeiten schaffen.

Aus Sicht des DWV ist der Fokus auf den Import von grünem Wasserstoff über Derivate jeglicher Art keine ideale Strategie für einen starken deutschen Industriestandort. Die Bundesregierung sollte aus diesem Grund bei der Entwicklung einer Wasserstoff-Importstrategie den Fokus auf den Import von grünem Wasserstoff via Pipelines setzen, um auf diese Weise den deutschen und europäischen Wirtschaftsstandort zu stärken.

## **Europäische Potentiale für pipelinegebundene Importe – auch vor 2030**

In Europa und den angrenzenden Regionen ist genügend Potenzial für die Erzeugung erneuerbarer Energien vorhanden, um den europäischen grünen Wasserstoffbedarf vollständig abzudecken. Hierbei sind insbesondere die großen erneuerbaren Energiepotenziale in Südeuropa (Portugal und Spanien), Nordwesteuropa (Irland, Großbritannien), im Nord- und Ostseeraum, im Baltikum

---

<sup>5</sup> U.a. Guidehouse (2022) Facilitating hydrogen imports from non-EU countries.

(Estland, Lettland und Litauen), in Nordeuropa (Finnland, Norwegen und Schweden), in Osteuropa (Ukraine) und Südosteuropa (Rumänien, Bulgarien, Griechenland und Türkei) zu nennen. Die Vielzahl an potenziellen europäischen Wasserstoffexporteuren zeigt, dass auch innereuropäisch eine diversifizierte Importstrategie möglich ist. In Europa bzw. Deutschland ist die heimische Bereitstellung von Wasserstoff und daraus produzierte Derivate zu gleichen Kosten wie beispielweise in der Mena-Region grundsätzlich möglich, wenn in der Gesamtbetrachtung alle Produktions-, Infrastruktur- und Transportkosten berücksichtigt werden.<sup>6</sup> Der Fokus auf ein europäisches Importszenario würde große Teile der Wertschöpfungsketten, der Investitionsvolumina und die damit verbundenen Arbeitsplätze der Zukunft in Europa halten und sogar neue schaffen. Der intensive Handel von grünem Wasserstoff mit verlässlichen europäischen Partnerstaaten würde diese enger an Deutschland binden und insgesamt die EU als leistungsstarken Wasserstoff-Akteur im globalen Wettstreit mit den USA und China platzieren. So kann eine europäisch ausgerichtete Wasserstoff-Importstrategie zur Stärkung des inneren Zusammenhalts in Europa beitragen und den europäischen Binnenmarkt fördern.

Grenzüberschreitender Wasserstoffhandel im europäischen Kontext kann überwiegend über Pipelines umgesetzt werden und ist bis 5.000 km Entfernung die kosteneffizienteste Option.<sup>7</sup> Zudem verfügt Europa über ein einzigartiges Pipelinennetz, das grundsätzlich für den Transport von Wasserstoff geeignet ist. Mit einer gezielten europäischen Wasserstoffstrategie kann das bestehende Gas-Pipelinesystem sukzessive auf Wasserstoff umgestellt werden.

Der Import von gasförmigem Wasserstoff über Pipelines ist zeitnah eine reale Option. Hierfür ist der Ausbau von bzw. die Umrüstung zu reinen Wasserstoffnetzen von höchster Priorität. Hier müssen entsprechende Maßnahmen dringend angeschoben werden. Auf der Ebene des überregionalen Transports werden Leitungen vor allem dezidiert für reinen Wasserstoff genutzt werden. In der Hochlaufphase kann aber auch die Beimischung von Wasserstoff von kleinsten Mengen in das bestehende Erdgastransportnetz punktuell ein erster, aber sehr schnell zu realisierender Schritt sein. Dies ist von den lokalen Gegebenheiten im Einzelfall zu bewerten. So wären beispielsweise über die Beimischung von Wasserstoff in die bestehenden Gaspipelines schon deutlich vor 2030 bis zu 14 TWh/a an grünen Wasserstoffimporten aus dem südosteuropäischen Raum über das bestehende Pipeline-Netz möglich.<sup>8</sup> Ebenso würde die Umstellung je einer Gaspipeline im Mittelmeer- und im Nordsee-Korridor

---

<sup>6</sup> Merten, F. et al. (2020). Bewertung der Vor- und Nachteile von Wasserstoffimporten im Vergleich zur heimischen Erzeugung. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH.

<sup>7</sup> Guidehouse (2022) Facilitating hydrogen imports from non-EU countries.

<sup>8</sup> DBI Gas- und Umwelttechnik GmbH (im Erscheinen) GISOENA: Gasinfrastruktur Südosteuropa und Nordafrika.

ausreichen, um die europäischen Importziele von 10 Mt Wasserstoff im Jahr 2030 zu erfüllen.<sup>9</sup>

Für einen innereuropäischen Wasserstoffhandel müssen in ganz Europa zielgerichtet die entscheidenden Knotenpunkte der Infrastruktur jetzt geplant, ausgebaut und umgerüstet werden. Hier sollte der Fokus auf die Pipelineverbindungen mit Spanien, den südosteuropäischen Mitgliedsstaaten sowie der Nordsee der Ostsee mit seinen Anrainerstaaten gelegt werden. Diese Projekte werden bereits im European Hydrogen Backbone adressiert, bedürfen aber einer gesteigerten Aufmerksamkeit seitens der direkt und indirekt beteiligten Länder.

### **Außereuropäische Importe - geopolitische Risiken und Chancen**

Aus Gründen der geopolitischen Stabilisierung sowie der Diversifizierung von Importoptionen kann es sinnvoll sein, langfristig auch ausgewählte außereuropäische Importoptionen aufzubauen. Mit solchen internationalen Wasserstoffhandelspartnerschaften können Wirtschaftsräume entwickelt und Absatzmärkte für deutsche und europäische Technologien und Waren gesichert werden. Hier kommen aufgrund der räumlichen Nähe insbesondere die MENA-Region, die Türkei sowie die Ukraine in Frage. Die bereits bestehenden Pipeline-Anbindungen an diese Regionen und die sich für die jeweiligen Länder daraus ergebenden Vorteile gilt es im Sinne eines schnellstmöglichen Hochlaufs eines regionalen Wasserstoffhandels strategisch zu nutzen.

Die Bundesregierung muss im Rahmen eines strategischen Prozesses aus ihrem breiten Portfolio an Energie- und Wasserstoffpartnerschaften geeignete Länder aus der EU und den Anrainerstaaten identifizieren und mit diesen grüne Wasserstoffhandelspartnerschaften gründen.

Insbesondere bei der Auswahl außereuropäischer Wasserstoffhandelspartner sind geopolitische Risikofaktoren<sup>10</sup> zu berücksichtigen. Diese sollten systematisch erhoben werden, sodass im Rahmen eines politischen Abwägungs- und Aushandlungsprozesses mögliche Trade-offs identifiziert und somit potenzielle Zielkonflikte frühzeitig erkannt und strategisch aufgelöst werden können.

Insbesondere die MENA-Region bietet hohe technische Potenziale für die Produktion von grünem Wasserstoff. Diese Potenziale müssen jedoch erst durch den aufwändigen Aufbau von intra- und transnationalen Infrastrukturen zugänglich gemacht werden. Ebenso sind die Bemühungen zur Defossilisierung bzw. der Hochlauf der erneuerbaren Energien-Anteile in Strom- und Energieversorgung in den jeweiligen Ländern, die Implementierung von Nachhaltigkeitsstandards sowie die Wasserverfügbarkeiten zu berücksichtigen. Hier bedarf es intensiver Zusammenarbeit zwischen Deutschland und den potenziellen Exportländern, um

---

<sup>9</sup> Guidehouse (2022) Facilitating hydrogen imports from non-EU countries.

<sup>10</sup> Risikofaktoren sollten politische, ökonomische, soziale und ökologische Dimensionen berücksichtigen.

die Ausbauziele für erneuerbare Energien und den Aufbau für die notwendige Transport- und Infrastrukturen zeitgerecht und nachhaltig umzusetzen. Eines der größten Hemmnisse für den Ausbau von erneuerbaren Energien und den Hochlauf von Wasserstoffproduktionskapazitäten in außereuropäischen Regionen (insb. Länder des Globalen Südens bzw. MENA-Regionen) sind die Investitionsrisiken, die einen signifikanten Einfluss auf die Herstellungskosten des Wasserstoffs und seiner Folgeprodukte haben. Um die großen Investitionsrisiken in den ausgewählten Partnerländern zu senken, sollten staatliche und/oder multilaterale Finanzierungsinstrumente entwickelt und gezielt angewendet werden. Hier wäre beispielsweise denkbar, zukünftige H2Global-Ausschreibungen auf die zu etablierenden Wasserstoffhandelspartnerschaften auszurichten, um somit gezielt den dortigen Hochlauf von Wasserstoffproduktionskapazitäten anzureizen.

Sehr kurzfristig sollte die Bundesregierung mit einer Verordnung den Import von erneuerbaren Energien, die innerhalb der EU erzeugt werden und deren Anlagenkapazitäten von der Bundesregierung entsprechend der deutschen Ausschreibungen von erneuerbaren Energien ausgeschrieben werden (europäische Ausschreibungen nach EEG § 5 Abs. 3), über grünen Wasserstoff anreizen. Somit wird der erforderliche wirtschaftliche Rahmen für den Hochlauf europäischer Wasserstoffpartnerschaften geschaffen.

Weiterhin müssen außereuropäische Wasserstoffhandelspartnerschaften mit Abnahmegarantien bzw. festen Lieferzusagen ausgestaltet werden, damit sowohl auf der Produzenten- als auch auf der Abnehmerseite zeitgerecht entsprechende Kapazitäten (Herstellung, Umwandlung von Syntheseprodukten, Verwertung) sowie Transport- und Infrastrukturen (Pipelines und Hafenstrukturen für Syntheseprodukte) aufgebaut werden können.

Angesichts des ambitionierten Zeitplans zur Erreichung der Klimaneutralität 2045 müssen die notwendigen Maßnahmen mit Hochdruck von allen Beteiligten strategisch und systematisch umgesetzt werden. Die zu bewältigenden Risiken für den Import von bedeutenden Mengen an grünem Wasserstoff und von Wasserstoff-Derivaten aus außereuropäischen Ländern mit großen geopolitischen Risiken sind eine Herausforderung, die es durch die Bundesregierung klar zu adressieren und zu lösen gilt. Die angekündigte Importstrategie für grünen Wasserstoff ist dafür das geeignete Instrument.

### **Schlussfolgerungen/Forderungen**

Unter der Berücksichtigung der Ausgangslage, der Klimaziele und einer weiterhin starken sozialen Marktwirtschaft, muss eine deutsche Wasserstoff-Importstrategie folgende zehn Punkte umfassen:

1. Die Bundesregierung muss in einer Importstrategie klare Zielstellungen formulieren und diese ihrem wirtschafts- und energiepolitischen Handeln

zugrunde legen. Es muss deutlich werden, woher, wann und wie viel Wasserstoff in welcher Form (elementar oder als Derivat) importiert werden soll. Das ist elementar um bei allen Beteiligten Planungs- und Investitionssicherheit zu schaffen und den notwendigen Hochlauf einer grünen Wasserstoff-Marktwirtschaft in Deutschland und Europa zu ermöglichen und zu sichern.

2. Auszuwählende Energie- und Wasserstoffpartnerschaften sind zu echten Wasserstoffhandelspartnerschaften auszubauen. Sie müssen transparente und verbindliche Vereinbarungen über die zu handelnden Wasserstoffmengen sowie die dafür notwendigen gemeinsamen Bemühungen zum Ausbau der Produktions- und Infrastrukturen beinhalten. Die Handelspartnerschaften sind mit konkreten Zeitplänen zu unterlegen, damit Planungs- und Investitionssicherheit für alle Seiten entsteht. Partnerschaften mit großen Potenzialen für Handelsmengen sind entsprechend prioritär zu verfolgen.
3. Die „europäische Option“ für den Import von Wasserstoff nach Deutschland ist zu präferieren und zielgerichtet umzusetzen. Dieser Ansatz kann durch ausgewählte außereuropäische Partner ergänzt werden, wenn dies im geostrategischen Interesse Deutschlands und der EU liegt.
4. Es braucht jetzt die konsequente Ausrichtung und Fokussierung der politischen Unterstützung und finanziellen Mittel auf europäische – und punktuell internationale – Wasserstoffprojekte. Sinnvoll ist hier beispielsweise die regionale Ausrichtung von H2Global-Ausschreibungen. Die Politik muss den Rahmen setzen, in dem der schnelle Aufbau und die sichere Umsetzung von verlässlich Importoptionen durch die Privatwirtschaft möglich wird. Dadurch kann gesichert werden, dass die hohen Importquoten kurz- (bis 2030) und langfristig (bis 2050) erreicht werden und der deutsche Bedarf an grünem Wasserstoff gedeckt werden kann.
5. Der Import von gasförmigem grünem Wasserstoff über Pipelines ist unter Berücksichtigung einer ausgewogenen Abwägung zwischen den Spannungsfeldern einer wirtschaftlichen Energieversorgung, Versorgungssicherheit sowie geopolitischen, industriepolitischen und europapolitischen Aspekten zu präferieren. Dementsprechend sind die dafür notwendigen Wasserstoffhandelspartnerschaften auszuwählen und systematisch aufzubauen. Ergänzende Importe von Wasserstoff und seinen Derivaten via Schiff für (punktuell) fehlende Energiemengen und einer zusätzlichen Diversifizierung sind strategisch zu berücksichtigen.
6. Es müssen für die zu importierenden Mengen Wasserstoff entsprechende Transport- und Infrastrukturen geschaffen werden. Hier ist auf nationaler Ebene die Planung und der Ausbau des Wasserstoff-Kernnetzes sowie auf europäischer Ebene der European Hydrogen Backbone konsequent und



ambitioniert voranzutreiben. Ebenso sind zur weiteren Absicherung der deutschen Energieversorgung im notwendigen Umfang Hafeninfrastrukturen für den Import von Wasserstoff und seinen Derivaten auszubauen und vorzuhalten.

7. Für die pipelinegebundenen Importe ist der Ausbau von bzw. die Umrüstung zu reinen Wasserstoffnetzen entscheidend. Hier müssen entsprechende Maßnahmen dringend angeschoben werden. In der Hochlaufphase kann auch die Beimischung von Wasserstoff von kleinsten Mengen in das bestehende Erdgastransportnetz punktuell ein sinnvoller erster Schritt sein. Dies ist immer von den lokalen Gegebenheiten abhängig. Für Wasserstoffimporte mittels Beimischung sind einheitlich abgestimmte Regelungen für den grenzüberschreitenden Transport erforderlich.
8. Der Erhalt von Wertschöpfungsketten in der EU und Deutschland ist aus Gründen der Souveränität und Resilienz anzustreben. Insbesondere beim Import von Wasserstoff-Derivaten ist darauf zu achten, dass heimische Produktionskapazitäten und lokale Wertschöpfung erhalten bleiben.
9. Bei der Auswahl potenzieller Wasserstoffhandelspartner sollte der mit dem Wasserstoffhandel verbundenen Aufwuchs der Wirtschaft in den Exportländern, insbesondere in denen Deutschland und Europa aufgrund der geographischen Nähe Wettbewerbsvorteile generieren könnte, mit berücksichtigt werden. Damit eröffnet die Bundesregierung der deutschen Wirtschaft die Chance, neue Marktpotenziale für den Export von Konsum- und Wirtschaftsgütern zu erschließen.
10. Die Importstrategie muss die Chancen einer geopolitischen Stabilisierung der europäischen Außengrenzen und deren Anrainerstaaten mitberücksichtigen und die zu etablierenden Wasserstoffhandelspartnerschaften entsprechend auswählen.

Berlin, 27.06.2023

Kontakt: Werner Diwald  
Vorstandsvorsitzender DWV  
Tel. +49 172 3974410  
H2@dwv-info.de

Der **Deutsche Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband (DWV) e.V.** vertritt seit 1996 die Interessen seiner Mitglieder für die Förderung eines schnellen Markthochlaufs des Energieträgers Wasserstoff und der Brennstoffzellentechnologie. Das Ziel ist, die grüne Wasserstoff-Marktwirtschaft als Bestandteil einer nachhaltigen Energieversorgung voranzutreiben. So können die Klimaziele effizient erreicht und gleichzeitig der Erhalt der Versorgungssicherheit und des Industriestandorts Deutschland gewährleistet werden. Wasserstoff, der mit erneuerbaren Energien erzeugt wird, nimmt dabei eine entscheidende Rolle ein.

Im Mittelpunkt der Verbandsaktivitäten stehen die Implementierung und Optimierung der erforderlichen marktwirtschaftlichen, technologischen und ordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen für die Wasserstoffwirtschaft in den Bereichen Anlagenbau, Erzeugung, Transportinfrastruktur und Anwendungstechnologien. Um diese Herausforderungen global zu lösen, setzt sich der DWV auch für eine internationale nachhaltige Zusammenarbeit ein. Unsere 430 persönlichen Mitglieder und über 180 Mitgliedsinstitutionen und -unternehmen stehen für bundesweit mehr als 1,5 Millionen Arbeitsplätze. Der Verband repräsentiert somit einen bedeutenden Teil der deutschen Wirtschaft.