

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/250

Von: Dietz, Sonja (MEKUN) <Sonja.Dietz@mekun.landsh.de>

Gesendet: Mittwoch, 12. Oktober 2022 14:34

An: Zusammenarbeitsausschuss (Landtagsverwaltung SH) <zusammenarbeitsausschuss-sh-hh@landtag.ltsh.de>

Cc:

Betreff: Arbeitsauftrag ZusAA - Informationen zu regulatorischen Problemen und Forderungen an die Politik vonseiten des Norddeutschen Reallabors

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender,

wie in der letzten Sitzung des Zusammenarbeitsausschusses erbeten, sende ich Ihnen anbei die Informationen zu regulatorischen Problemen und Forderungen an die Politik vonseiten des Norddeutschen Reallabors zu.

Das NRL hat seine Sicht auf die regulatorischen Probleme dargelegt (s. Anhang). Die dort aufgezeigten Punkte sind selbstverständlich nicht abschließend; allerdings handelt es sich dabei um Aspekte, die bereits schon jetzt als Hürden für einen schnellen Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft in Deutschland identifiziert wurden.

Wie auch schon bei NEW 4.0 werden die vom NRL erarbeiteten Vorschläge von der Landesregierung bewertet und ausgelotet, zu welchen Punkten eine politische Unterstützung bzw. Initiative erfolgen kann.

Zu dem Themenkomplex regulatorische Forderungen wird es zeitnah einen Termin mit Prof. Beba und Minister Goldschmidt geben. Es soll dabei u.a. eruiert werden, mit welchen konkreten Initiativen (z.B. Bundesratsinitiativen) erste bestimmte Fragestellungen bzw. Problematiken adressiert werden können.

Mit freundlichen Grüßen

Sonja Dietz



Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt
und Natur des Landes Schleswig-Holstein
Persönliche Referentin, Landtagsreferentin
V MB2
Mercatorstraße 3
24106 Kiel

Telefon: +49 431 988 7202

Mobil: +49 151 5278 9227

Mail: Sonja.Dietz@mekun.landsh.de

Hemmnisse und regulatorische Vorschläge zum schnellen Hochlauf einer grünen Wasserstoffwirtschaft in Deutschland

Im Norddeutschen Reallabor (NRL) werden im industriellen Maßstab Vorhaben zur Sektorkopplung und Erzeugung von grünem Wasserstoff erprobt und umgesetzt. Als Zusammenschluss aus Forschung, Industrie und Politik bietet das NRL durch seinen gesamtsystemischen Projektansatz ideale Voraussetzungen für praxiserprobte Vorschläge zur Regulatorik der Wasserstoff- und Energiewirtschaft. Bereits in der frühen Projektphase wurden Hürden identifiziert, die einem schnellen Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft in Deutschland entgegenstehen. Einige zentrale Aspekte werden im Folgenden kurz erläutert und passende regulatorische Maßnahmen vorgeschlagen, um diesen Hürden zu begegnen. Hierbei ist zu beachten, dass die Themen aktuell z.T. noch Forschungsgegenstand sind und daher noch keine abschließenden Aussagen getätigt werden können. Aufgrund der kurzen Frist der Anfrage sowie Urlaubs- und Krankheitsbedingten Abwesenheiten greifen die unten genannten Punkte nur eine Auswahl der Vorschläge an die Politik auf.

Delegated Act zur RED II / Experimentierklausel

Zielgerichtete und möglichst verlässliche rechtliche Rahmenbedingungen sind für das Gelingen des Markthochlaufs für grünen Wasserstoff unabdingbar. Der delegierte Rechtsakt (DA) zu den Anforderungen an nachhaltig erzeugten Wasserstoff für nachhaltige Kraftstoffe (renewable fuels of non-biological origin - RFNBO) in der RED II wird dabei für den Verkehrsbereich eine zentrale Rolle spielen. Unklar ist dagegen noch, ob die dort festzusetzenden Anforderungen auch für die Anwendung von Wasserstoff in anderen Sektoren neben der Mobilität maßgeblich sein werden, wobei die begründete Vermutung besteht, dass das mittelfristig der Fall sein wird.

Allerdings sind derzeit vielfältige Rechtsunsicherheiten im europäischen wie deutschen Rechtsrahmen durch den DA zu konstatieren, wodurch vielfach Investitionsentscheidungen verschoben werden. Daher ist der Gesetzgeber dazu angehalten, die Rechtsunsicherheiten schnellstmöglich zu beseitigen. Konkret geht es um die folgenden vier Aspekte:

- Die künftige Reichweite des Anwendungsbereich für den DA ist unklar. Derzeit soll der DA unmittelbar „nur“ für die Anrechenbarkeit von RFNBO auf die EE-Ziele für den Verkehrssektor gelten. Dennoch werden sich voraussichtlich einige nationale Regelungen für andere Bereiche ebenfalls auf die Vorgaben des delegierten Rechtsakts beziehen. Es sollte politisch entschieden und rechtlich klargestellt werden, welchen Stellenwert der DA im Rechtsrahmen für die Wasserstoffwirtschaft genau haben soll.
- Bei der Regulierung zur Wasserstoffdefinition für den Verkehrssektor sind bereits erhebliche zeitliche Verzögerungen entstanden. Es ist noch nicht absehbar, wann der DA in Kraft treten wird. Mit Vorschlag vom 14.9.2022 macht sich das EU-Parlament dafür stark, dass die Vorgaben für grünen Wasserstoff nicht mehr in einem DA durch die EU-Kommission, sondern in der RED III selbst geregelt werden. Allerdings ist bisher nicht absehbar, dass diese allgemeine Definition Einfluss auf die spezifischen Festlegungen für den Verkehrsbereich im DA haben würden. Eine allgemeine Definition für grünen Wasserstoff in der RED III könnte zwar die Schaffung eines verlässlichen

Rechtsrahmens weiter verzögern, andererseits auch mehr Klarheit bringen, als diese durch einen DA für einen Sektor möglich wäre. Der europäische Gesetzgeber ist dazu angehalten, sich im anstehenden Trilog zur RED III rasch auf eine verlässliche Regelung zu einigen und – sofern die Regulierung künftig unmittelbar in der RED III verortet sein soll – diese kurzfristig In Kraft treten zu lassen und dabei das Verhältnis zum DA eindeutig zu klären.

- Bei den geplanten Festlegungen im DA stellen sich eine Reihe von Auslegungsfragen zur Einhaltung der Ermächtigungsgrundlage für den DA in Art. 27 Abs. 3 RED II. Daraus resultieren Rechtsunsicherheiten, die beseitigt werden sollten. Unter anderem ist der Inhalt der Ermächtigungsgrundlage in Art. 27 Abs. 3 UAbs. 7 RED II nicht eindeutig. So bleibt unklar, ob Art. 27 Abs. 3 UAbs. 7 RED II die Kommission zu einer umfassenden Methodik für grünen Wasserstoff ermächtigt, oder lediglich auf eine Konkretisierung bestimmter, in den Unterabsätzen 5 und 6 geregelter Einzelfragen abstellt. Dies sollte im Zuge der Überarbeitung der RED II in Art. 27 Abs. 3 RED III klargestellt werden. Auch sollte genau überprüft werden, inwieweit sich die vorgeschlagenen Regelungen des DA im Rahmen der Ermächtigung halten. Insbesondere in Bezug auf das Zusätzlichkeitserfordernis für Strom aus einer Direktleitung erscheint dies zumindest fraglich (vgl. Art. 27 Abs. 3 UAbs. 5 RED II und Art. 3 lit. b) Entwurf des DA).
- Schließlich sollte der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber sicherstellen, dass eine Abstimmung der Anreizinstrumente für die Produktion oder Nutzung von grünem Wasserstoff im Verkehrssektor und – soweit dies gewünscht würde, um eine sektorenübergreifende Einheitlichkeit der Anforderungen zu erreichen – auch darüber hinaus an die Vorgaben des DA erfolgt. Je nach Komplexität der Vorgaben verändern sich auch die Kosten für die grüne Wasserstoffproduktion. Je höher die Anforderungen an den Strombezug, desto teurer werden die Kosten für die Wasserstoffproduktion insgesamt sein. Gleichzeitig können bisher im DA nicht oder nicht ausreichend berücksichtigte Aspekte wie die konkrete Netzsituation bei einer bloßen Übernahme der Kriterien zu neuen Problemen führen. Dieses Zusammenwirken zwischen rechtlichen Anforderungen, wirtschaftlichen Kosten und Folgewirkungen auf andere Bereiche muss bei der weiteren Ausgestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen für grünen Wasserstoff berücksichtigt werden.

Gleichzeitig ist nochmals zu betonen, dass es bei den Vorgaben des DA lediglich um die Voraussetzungen geht, die für eine Anrechnung der so hergestellten Mengen grünen Wasserstoffs auf die Erreichung der Erneuerbaren-Ziele des Verkehrssektors eingehalten werden. Der deutsche Gesetzgeber ist daher nicht daran gebunden, wenn er aus bestimmten Gründen einen Wasserstoffhochlauf nach anderen Kriterien steuern wollte. Alleinige Konsequenz wäre dann, dass die Anrechnung nur anhand des durchschnittlichen Anteils erneuerbarer Energien erfolgen würde, so dass größere Mengen Wasserstoff oder anderer anrechenbarer erneuerbarer Energien benötigt würden, um die Ziele zu erreichen.

Daher stünde dem deutschen Gesetzgeber auch die Möglichkeit offen, generell andere Definitionen zu schaffen oder im Rahmen von temporären Sonderregelungen für Erprobungsphasen zur Herstellung von grünem Wasserstoff mittels Experimentierklauseln Regelungen zu treffen, die Ausnahmen von den europäischen Anforderungen an die Produktion von grünem Wasserstoff in Bezug auf die Anrechenbarkeit auf die THG-Minderungsziele im Verkehrssektor zulässt. Eine solche Experimentierklausel könnte z.B. in den §§ 37a ff. BImSchG oder der 37. BImSchV geschaffen werden.

Netzentgelte

Durch die Elektrifizierung von industriellen Prozessen kommt es in der Regel zu höheren Netzanschlussleistungen. Gleichzeitig wird der Strombezug deutlich unregelmäßiger, aufgrund der fluktuierenden Verfügbarkeit des Stroms aus erneuerbaren Energien, so dass die 7.000 Jahresvollaststunden unter Umständen nicht erreicht werden, die für eine Befreiung der Netzentgelte erforderlich sind. Dies kann zu signifikant höheren Stromnebenkosten führen und die Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen zur Dekarbonisierung in industriellen Prozessen verhindern. Insbesondere im Norden Deutschlands, der Vorreiterregion bei Erneuerbaren Energien, bestehen ohnehin hohe Netzentgelte. Aktuell wird somit Flexibilität und Dekarbonisierung von Prozessen mittels erneuerbarer Energien nicht belohnt, sondern bestraft.

Es bedarf daher einer grundlegenden Änderung der heutigen Vorgaben für Netzentgeltreduktionen, um Hemmnisse abzubauen und entsprechende Steuerungsanreize für die Bereitstellung von Flexibilität zu schaffen. Da zukünftig die Bundesnetzagentur für die Ausgestaltung der Bedingungen für den Netzzugang und die Netzentgelte zuständig sein muss, muss der Gesetzgeber zügig die Voraussetzungen schaffen, dass dies möglich wird und dabei die europarechtlichen Spielräume nutzen, um Vorgaben für die Gestaltung der Transformation durch die Ausgestaltung der Netzentgelte zu machen. Eine weitere Möglichkeit bestünde in einem an den im mittlerweile außer Kraft getretenen § 7 SINTEG-VO geregelten angelehnten Mechanismus der Erstattung eines wirtschaftlichen Nachteils in Zusammenhang mit der Stromnetzentgeltverordnung. Eine solche Regelung könnte auch auf die energieintensive Industrie ausgeweitet werden und würde so einen starken Anreiz zur Elektrifizierung der Prozesse bieten.

Möglichkeiten zur Strompreisbegrenzung bzw. -reduzierung

Die hohen Energiekosten in Deutschland bedrohen die globale Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Unternehmen, diese Kosten können an den Weltmärkten nicht an die Kunden weitergegeben werden. Mittelfristig könnten dadurch industrielle Strukturen der energieintensiven Grundstoff- und Metallindustrie aus Deutschland verschwinden. Ein Industriestrompreis, wie es ihn in anderen Ländern bereits gibt (z.B. USA, Frankreich) würde zu einer höheren Planungssicherheit und stärkeren Wettbewerbsfähigkeit der energieintensiven Unternehmen beitragen.

Mit der bisherigen Ausgestaltung des Merit-Order-Prinzips als Preisbildungsmechanismus im Strommarkt kommt es in der aktuellen Situation zu hohen Strompreisen, welche den Markthochlauf von Wasserstoff gefährden. An dieser Stelle könnte die Reform des Preisbildungsmechanismus mit einer Entkopplung von Strom- und Gaspreisen zu einer Entlastung führen.