



KURZFASSUNG

TransHyDE

Studie zum Rechtsrahmen einer
zukünftigen Wasserstoffwirtschaft



GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



19.12.2022

Studie zum Rechtsrahmen einer zukünftigen Wasserstoffwirtschaft

Die Studie skizziert und analysiert den aktuellen Rechtsrahmen für eine Wasserstoffwirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der Transportinfrastruktur und der energierechtlichen Regulierung. Sie nimmt dabei sowohl nationale als auch europäische Vorgaben in den Blick. Die vorliegende Zusammenfassung enthält die wesentlichen Ergebnisse.

Autorinnen

Friederike Allolio

friederike.allolio@ikem.de

Leony Ohle

leony.ohle@ikem.de

Judith Schäfer

judith.schaefer@ikem.de

Die Autorinnen bedanken sich für die wertvolle Unterstützung bei Florentina Schmidt und Lennart Freese.

Auftraggeberin

Fraunhofer Einrichtung für Energieinfrastrukturen und Geothermie

Gulbener Straße 23 in 03046 Cottbus

Förderhinweis

Diese Studie entstand im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Wasserstoff-Leitprojekts „TransHyDE“.

Disclaimer

Für den Inhalt der Studie zeichnen sich die Studienautorinnen verantwortlich. Der Inhalt stellt nicht zwingend die Auffassung des Auftrag- oder Fördergebers dar.

Bearbeitungsstand ist der 01. Oktober 2022.

Kurzfassung

Beschleunigte Anstrengungen sind erforderlich, um die Wasserstoffinfrastruktur für die Erzeugung, Einfuhr und Beförderung von 20 Millionen Tonnen Wasserstoff bis 2030 zu schaffen.¹

Grüner Wasserstoff wird ein wesentlicher Baustein eines nachhaltigen Energiesystems auf Grundlage erneuerbarer Energien sein. Der zügige und effektive Aufbau eines solchen Systems hat durch die aktuelle geopolitische Situation eine neue Dringlichkeit erhalten. Grüner Wasserstoff nimmt dabei eine zentrale Rolle bei der Begrenzung fossiler Abhängigkeit und der Dekarbonisierung der Wirtschaft ein. Maßgeblich für das Gelingen dieser Vorhaben ist neben technischen und ökonomischen Bedingungen auch ein konsistenter Rechtsrahmen auf nationaler und europäischer Ebene, der den zügigen Markthochlauf für grünen Wasserstoff ermöglicht, unterstützt und begleitet.

Die rechtswissenschaftliche Studie bietet eine **Status-Quo-Analyse** des bestehenden Rechtsrahmens der Wasserstoffwirtschaft entlang der gesamten Wertschöpfungskette mit Schwerpunkt auf der Transportinfrastruktur. **Ziel** der Studie ist es, hieraus einen Überblick über zu adressierende Hemmnisse und Lücken im bestehenden Rechtsrahmen auf nationaler und europäischer Ebene abzuleiten, die einem effektiven Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft entgegenstehen könnten. Diese Erkenntnisse dienen als Grundlage für Überlegungen zu möglichen Anpassungen des Rechtsrahmens. Anspruch dieser Studie ist es dabei, die betrachteten Rechtsgebiete auch für Nichtjurist:innen verständlich darzustellen.

Übergeordnete Erkenntnis dieser Studie ist, dass der Gesetzgeber die Bedeutung von grünem Wasserstoff als Element einer auf erneuerbaren Energien aufbauenden Wirtschaft zwar erkannt hat, ein konsistenter Rechtsrahmen gleichwohl noch nicht entlang der gesamten Wertschöpfungskette vorliegt. Neue planungsrechtliche Vorschriften zur Privilegierung der Umstellung von Erdgasleitungen auf Wasserstoff bergen beispielsweise das Potenzial, den Hochlauf einer Wasserstoffwirtschaft aktiv zu fördern. Demgegenüber verbleiben gerade im Bereich der energiewirtschaftlichen Regulierung erhebliche Rechtsunsicherheiten aufgrund eines fragmentarischen Charakters des Regelungsregimes. Hier, wie auch in anderen Regelungsbereichen, liegt dieses Problem auch in der hohen Dynamik der Gesetzgebungsprozesse und der Notwendigkeit einheitlicher europäischer Regelungen begründet. Der nationale Gesetzgeber ist darauf angewiesen, europarechtliche Entwicklungen abzuwarten, um im Sinne eines europäischen Binnenmarktes zu agieren.

Im Folgenden werden die so **identifizierten Hemmnisse** in der Bearbeitungsreihenfolge zusammenfassend dargestellt. Dabei kann differenziert werden zwischen einer unklaren Rechtslage, die zu Rechtsunsicherheit führt, die für den vorliegenden Zweck der Studie als Hemmnis eingestuft wird, und konkreten rechtlichen Hemmnissen, dahingehend, dass die derzeitige Rechtslage konkret einer Umsetzung entgegensteht.

Ein wesentliches und wertschöpfungsstufenübergreifendes Hemmnis im Hinblick auf eine unklare Rechtslage ist an erster Stelle die **fehlende Definition der Begriffe des erneuerbaren oder grünen Wasserstoffs**. Eine uneinheitliche Begriffsbestimmung in Fachgesetzen führt zu Rechtsunsicherheit, die auf große Teile des Rechtsrahmens der Wasserstoffwirtschaft durchschlägt. Die Herausforderung einer allgemeingültigen Definition liegt auch in den umfassenden Konsequenzen der Entscheidungsfindung begründet: Zu strenge Anforderungen haben das Potenzial den Markthochlauf entlang aller Wertschöpfungsstufen zu hemmen, während eine zu weite Begriffsbestimmung nicht mit dem Ziel der Dekarbonisierung der Sektoren vereinbar ist. Insbesondere auf europäischer Ebene finden mit den Entwürfen zum Delegierten Rechtsakt und der RED III derzeit

¹ Europäische Kommission, RePowerEU, COM (2022) 230, S. 9.

dynamische und richtungsweisende Entwicklungen statt. Die Verzögerung der Entscheidungsfindung stellt schon für sich genommen ein relevantes Hemmnis dar. Innerhalb der bisher vorgeschlagenen Kriterien sind insbesondere die Merkmale der Zusätzlichkeit und der Zeitgleichheit als kritisch für den Markthochlauf herauszustellen.

Im Hinblick auf die **Erzeugung** von grünem Wasserstoff bestimmt das **Planungs- und Genehmigungsrecht** für die Errichtung von Elektrolyseuren über die grundsätzliche Umsetzbarkeit des Vorhabens und hat Einfluss auf die notwendigen Kosten und die Dauer des Verfahrens. Rechtsunsicherheit besteht hinsichtlich der **Einordnung von Elektrolyseuren unter die Genehmigungstatbestände des Bundesimmissionsschutzgesetzes**, was die Planungssicherheit für Anlagenbetreiber gefährden kann. Darüber hinaus ist die Einordnung von Elektrolyseuren als **Industrieemissionsanlage** verfehlt. Die Industrieemissionsrichtlinie sollte um einen Ausnahmetatbestand für Elektrolyseure zumindest unter bestimmten Schwellenwerten erweitert werden. Das derzeit erforderliche formalisierte Genehmigungsverfahren legt dem Antragsteller spezielle Betriebspflichten auf und hat eine erhöhte Komplexität und Dauer im Vergleich zum einfachen Verfahren zur Folge. All dies steht dem Ziel eines effektiven Ausbaus der Elektrolysekapazität entgegen. Auf nationaler Ebene wäre die Einführung eines nach Erzeugungsleistung stufenden Genehmigungstatbestands zu prüfen. Elektrolyseure sollten ferner aus dem Anwendungsbereich der Anlage 1 UVPG ausgenommen werden, da die Berücksichtigung der störfallrelevanten Lagerungskapazität für Wasserstoff bereits durch die 4. Bundesimmissionsschutzverordnung erfolgt.

Bauplanungsrechtlich verbleiben Rechtsunsicherheiten hinsichtlich der Zuordnung von Elektrolyseuren im Außenbereich zu den Privilegierungstatbeständen des § 35 Abs. 1 BauGB. Für die Einordnung als Vorhaben zur Erforschung, Entwicklung oder Nutzung von Wind- oder Wasserenergie gilt eine vermutete immanente Leistungsgrenze von 5 MW bei deren Überschreitung ein Bebauungsplan und damit ein komplexes, zeitintensives und nicht zuletzt angreifbares Verfahren erforderlich wird. Auch dies hat das Potenzial sich negativ auf den Ausbau der Elektrolysekapazität auszuwirken. Hier setzt aber die Bundesregierung mit einem Gesetzesvorschlag bereits an und will einen entsprechenden klarstellenden § 249a BauGB einfügen, der die Subsumtion von Elektrolyseuren unter die Privilegierung des § 35 Abs. 1 Nr. 5 BauGB klarstellt und entsprechende Voraussetzungen statuiert.

Strombezugskosten, die bei der Erzeugung grünen Wasserstoffs durch Wasserelektrolyse anfallen, sind für eine erfolgreiche Etablierung von grünem Wasserstoff als Energieträger dessen Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu anderen Energieträgern ein wesentlicher Faktor. Zunächst ist festzustellen, dass durch den Wegfall der EEG-Umlage ab dem 01.01.2023, eine begrüßenswerte Senkung der Strombezugskosten erreicht wurde. Während das Stromsteuergesetz bereits weitgehende Befreiungstatbestände vorsieht, die in vielen Fällen eine Befreiung für den Strombezug für die Elektrolyse ermöglichen, sollte gesetzgeberisch auf ein **weniger fragmentiertes Regime** hingewirkt werden. Die **hohen formellen Anforderungen an die Antragsteller** stehen einer einfachen Anwendung entgegen. Der zentrale Befreiungstatbestand für Elektrolyseure in § 9a StromStG ist tatbestandlich auf das **produzierende Gewerbe** beschränkt und könnte angepasst werden, um eine direkte und rechtssichere Subsumtion der Wasserstoffelektrolyse zu gewährleisten. Zwar weitestgehend geklärt und in der Behördenpraxis umgesetzt, verbleibt aufgrund der vorangegangenen Diskussion eine Restunsicherheit ob aus dem sogenannten **Speicherprivilegs** des § 118 Abs. 6 EnWG, eine Netzentgeltbefreiung für Elektrolyse resultiert.

Ein konsistenter und klarer Rechtsrahmen ist für den Aufbau einer **Wasserstofftransportinfrastruktur** ebenfalls unerlässlich, um Investitionsanreize für Betreiber und Infrastrukturentwickler zu schaffen und eine effektive Verfahrensabwicklung zu ermöglichen. Der vom Gesetzgeber eingeführte **genehmigungsrechtliche Rahmen für die Umrüstung von Erdgasnetzen auf Wasserstoffnetze** hat insbesondere durch die in § 43 I Abs. 4 und 5 EnWG verankerten Verfahrensvereinfachungen ein erhebliches **Beschleunigungspotenzial** und könnte sich in der Gesamtschau als ein **wirksames Instrument im Transformationsprozesses** erweisen. Im Detail ist das Regime mit Blick auf die Umsetzung in der Praxis in einigen Punkten verbesserungswürdig: So können die kurzen behördlichen Entscheidungsfristen nur dann eine Beschleunigungswirkung entfalten, wenn die entsprechenden **behördlichen Ressourcen** ausgebaut und entsprechende Fachexpertise aufgebaut werden. Hier könnten **konkretisierende Verwaltungsvorschriften** eine erhebliche Erleichterung darstellen. Trotz einiger rechtlicher Unklarheiten ist weiterhin grundsätzlich positiv die Einführung der Auslegungsregel nach § 113 Abs. 2 EnWG hervorzuheben, die die direkte Fortgeltung bestehender Konzessionsverträge im Kontext der Umwidmung von Wasserstoffnetzen anordnet. Um mehr Pla-

nungs- und Investitionssicherheit zu gewährleisten, muss insbesondere die **Entwicklung von technischen Standards** im Rahmen des § 49 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 EnWG vorangetrieben werden. Diese spielen bei der Beschleunigung eine große Rolle, da sie Abwägungs- und Genehmigungsentscheidungen im Sinne der Einhaltung der Sicherheitsanforderungen zu erleichtern.

Bei der **Speicherinfrastruktur** besteht **Rechtsunsicherheit** hinsichtlich einer potenziellen Planfeststellungspflichtigkeit für Wasserstoffkavernenspeicher nach dem Bergbaurecht. Hier bedarf es einer **gesetzlichen Klarstellung** und gegebenenfalls entsprechende Erleichterungen für die Umrüstung von Erdgasspeichern auf Wasserstoff, die bislang noch nicht angelegt sind. Im Bereich der **Importterminalinfrastruktur** wird insbesondere relevant, inwieweit die nach dem LNGG geplanten stationären Importterminals für den Import grüner Wasserstoffderivate umgerüstet werden können. Hierin liegt ein erhebliches Beschleunigungspotenzial, da dann mittelbar von den Beschleunigungsmaßnahmen des LNGG profitiert würde. Insoweit bleibt insbesondere auch abzuwarten, inwieweit diese Beschleunigungsmaßnahmen Eingang in das allgemeine planungsrechtliche Regime finden. Sonst liegt hier auch ein erhebliches Hemmnis in der **Verfahrensdauer** und **extensiven Sicherheits- und Abstands Vorschriften**.

Die **Beschleunigung von Verfahren** kann als Kernelement der gesetzgeberischen Strategie für den Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur im Bereich des Planungs- und Genehmigungsrechts bezeichnet werden. Dies wird unterstrichen durch die dynamische Entwicklung auf nationaler und europäischer Ebene. Beschleunigungsmaßnahmen fanden sich im Oster- bzw. Sommerpaket - hier in erster Linie im Bereich der Erzeugung und des Energieimports - und werden für das Herbstpaket erwartet, das etwa einen bundeseinheitlichen Artenschutzstandard enthalten soll, der gerade für den Netzausbau aber auch für den Neubau von Hafenterminals einen wichtigen Hebel darstellen kann. Weitere zentrale Ansatzpunkte für die Beschleunigung des Ausbaus der Wasserstofftransportinfrastruktur sind die **Digitalisierung wesentlicher Verfahrensschritte** und die **Begrenzung der verwaltungsgerichtlichen Verfahrensdauer**. Entsprechende Gesetzesvorhaben laufen bereits sowohl auf nationaler als auch europäischer Ebene.

Im Bereich des **Gefahrgutrechts** können sich für den nicht leitungsgebundenen Transport Hemmnisse ergeben, da der **rechtliche Rahmen für die Zulassung von neu entwickelten Behältnissen für Wasserstoffträgermedien fehlt**. Hieraus kann sich Planungsunsicherheit für Vorhabenträger ergeben. Aus gefahrgutrechtlichen **Tunnelbeschränkungen** ergeben sich Probleme hinsichtlich der Routenoptionen, gleichermaßen aus dem **Verlagerungsgrundsatz**.

Neben dem planungs- und genehmigungsrechtlichen Rahmen ist eine **kohärente und zielführende energierechtliche Regulierung** wesentlich für die Etablierung von Wasserstoff als Energieträger. Verfehlt der Regulierungsrahmen entsprechende Anforderungen, stellt dies ein erhebliches Hindernis für den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft dar.

Das EnWG sieht im Hinblick auf Betreiber von Wasserstoffnetzen die **Wahlmöglichkeit** vor, sich dem im Juli 2021 eingeführten Regulierungsregime des §28j EnWG ff zu unterwerfen. Die gesetzlichen Vorgaben sind dabei als **Übergangsregime** ausgestaltet, da sich der Markt am Anfang seiner Entwicklung befindet und die wesentlichen Regelungen im Sinne eines europäischen Binnenmarktes auf europäischer Ebene getroffen werden müssen. Es setzt nur begrenzt Anreize für Netzbetreiber und seit Veröffentlichung des Entwurfs der Kommission wird sich in vielen Fällen für Wasserstoffnetzbetreiber anbieten, die Gesetzgebung der EU abzuwarten.

Im Regulierungsregime des EnWG finden sich Detailregelungen, die aufgrund rechtlicher Unklarheiten und teils inkonsistenter Vorgaben zu Unsicherheiten in der Umsetzung und damit zur Hemmung des Markthochlaufs führen können. Rechtsunsicherheit ergibt sich aus den Regelungen zur **Bedarfsprüfung** sowie hinsichtlich des Umfangs der **Entflechtungsregelungen**. Nicht abschließend geklärt ist, ob die erst im Dezember 2021 verabschiedete Wasserstoffnetzentgeltverordnung in der jetzigen Form Bestand haben wird. Eine Neuausrichtung wäre mindestens zeitintensiv und stellt damit ein potenzielles Hemmnis dar.

Der Entwurf zum Gaspaket enthält erstmals europäische Vorgaben zur **Regulierung reiner Wasserstoffnetze**, deren Umsetzung erhebliche Änderungen am nationalen Rechtsrahmen erfordern würde. Als wesentliches potenzielles Hemmnis identifiziert die Studie die von der Kommission vorgeschlagenen **Entflechtungsregelungen**. Nur in einer Übergangsphase soll das ITO-Modell für Fernleitungsnetzbetreiber zugelassen sein, während danach das **Ownership-Unbundling als Grundmodell** dienen soll. Dies hätte gerade für die deutsche Landschaft der Netzbetreiber erhebliche Konsequenzen, in der das ITO-Modell

weit verbreitet ist. Die Auswirkungen von strengen Entflechtungsvorgaben zeigen sich auf Verteilernetzebene. Hier müssten vertikal integrierte Energieversorgungsunternehmen umgestellte Wasserstoffnetze bis 2031 verkaufen, oder die eigene Gasnetzbetreibergesellschaft an einen Dritten zu veräußern. Dies würde gerade für Stadtwerke eine erhebliche Belastung darstellen und setzt insbesondere keine Investitionsanreize. Darüber hinaus würde auch eine gesellschaftsrechtliche Entflechtung von im Konzernverbund betriebenen Wasserstoff-, Gas- und Stromnetzen sinnvolle Synergien erschweren und den **Aufbau ineffektiver Doppelstrukturen** begünstigen. Die Regelungen können damit ein grundlegendes Hemmnis darstellen. Hinsichtlich der vorgesehenen **Netzzugangsregulierung** sollte von Möglichkeiten der Flexibilisierung, gerade in der Anfangsphase des Wasserstoffhochlaufs, Gebrauch gemacht werden. So wäre es sinnvoll, auch Wasserstoffspeicherinfrastruktur für diese Übergangszeit die Möglichkeit zu eröffnen, den Zugang im Wege des **verhandelten Netzzugangs** zu gewähren. Hinsichtlich der **abweichenden Definitionen für das Entry-Exit-System** in Verordnung und Richtlinie sollte zur Klarstellung eine Vereinheitlichung der Definition erfolgen.

Die derzeitigen Vorgaben aus dem Gaspaket hätten ein erhebliches Potenzial, den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft zu erschweren. Insofern ist hervorzuheben, dass es sich um einen **Entwurf** handelt, der sowohl in den Reihen der Marktakteure als auch auf politischer Ebene teils großen Widerstand gestoßen ist. Auch aus dem im Juni 2022 vorgelegten Entwurf des Berichterstatters des Energieausschusses des EU-Parlaments geht hervor, dass nach seiner Ansicht die strengen Regelungen zur Entflechtung keinen Bestand haben sollten.

Wird mittels Wasserelektrolyse hergestellter **Wasserstoff** in das **bestehende Erdgasnetz eingespeist**, finden im Wesentlichen die regulatorischen Vorgaben für Gasnetze Anwendung. Die Einspeisung kann gerade in der Anfangsphase den Markthochlauf unterstützen und die **Nachfrageseite** bei der Infrastrukturetablierung bedienen. Die Beimischungsgrenzen sind dabei anhand der Arbeitsblätter 260 und 262 des DVGW zu bestimmen. Sie sollten in diesem Kontext stets weiterentwickelt werden, sodass technische Entwicklungen, die künftig eine höhere Beimischungsgrenze ermöglichen, rasch umgesetzt werden können. Der Entwurf des Gaspakets enthält hierzu die Vorgabe, dass Fernleitungsnetzbetreiber ab dem 01.10.2025 an den Kopplungspunkten zwischen den Mitgliedsstaaten grenzüberschreitende Gasflüsse mit einem Wasserstoffgehalt von bis zu 5 % akzeptieren müssen. Fehlen die entsprechenden technischen Leitlinien, kann diese Vorgabe ein Hemmnis in der Umsetzung darstellen. Fällt Wasserstoff darüber hinaus unter den Begriff des **Biogases**, gelten besondere **Privilegierungstatbestände** aus der GasNZV und GasNEV.

Auf der Nachfrageseite stehen die Clean-Vehicles-Directive und das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz. Diese sehen **Quotenregelungen** für den Verkehrssektor in Form von Mindestzielen für die **öffentliche Beschaffung** von sauberen Straßenfahrzeugen vor. Hiervon sind insbesondere wasserstoffbetriebene Fahrzeuge umfasst. In dieser Hinsicht schöpft Deutschland bisher nicht die europarechtlichen Möglichkeiten aus. Es besteht darüber hinaus die Gefahr einer uneinheitlichen Umsetzung durch die Bundesländer. In diesem Kontext steht auch der Entwurf der **AFIR**, mit der europaweit der Aufbau einer flächendeckenden, öffentlich zugänglichen Tank- und Ladeinfrastruktur gefördert werden soll. Hier sollten **Etappenziele formuliert** werden, welche vor 2030 zu erreichen sind und die Einführung hinreichender strenger Vorgaben mit Blick auf Mindestabstand von Wasserstofftankstellen vorangetrieben werden. **Quotenregelungen** - auch nach der RED - stehen gerade in der Anfangsphase grundsätzlich in einem deutlichen **Spannungsverhältnis zu der Verfügbarkeit von grünem Wasserstoff**.

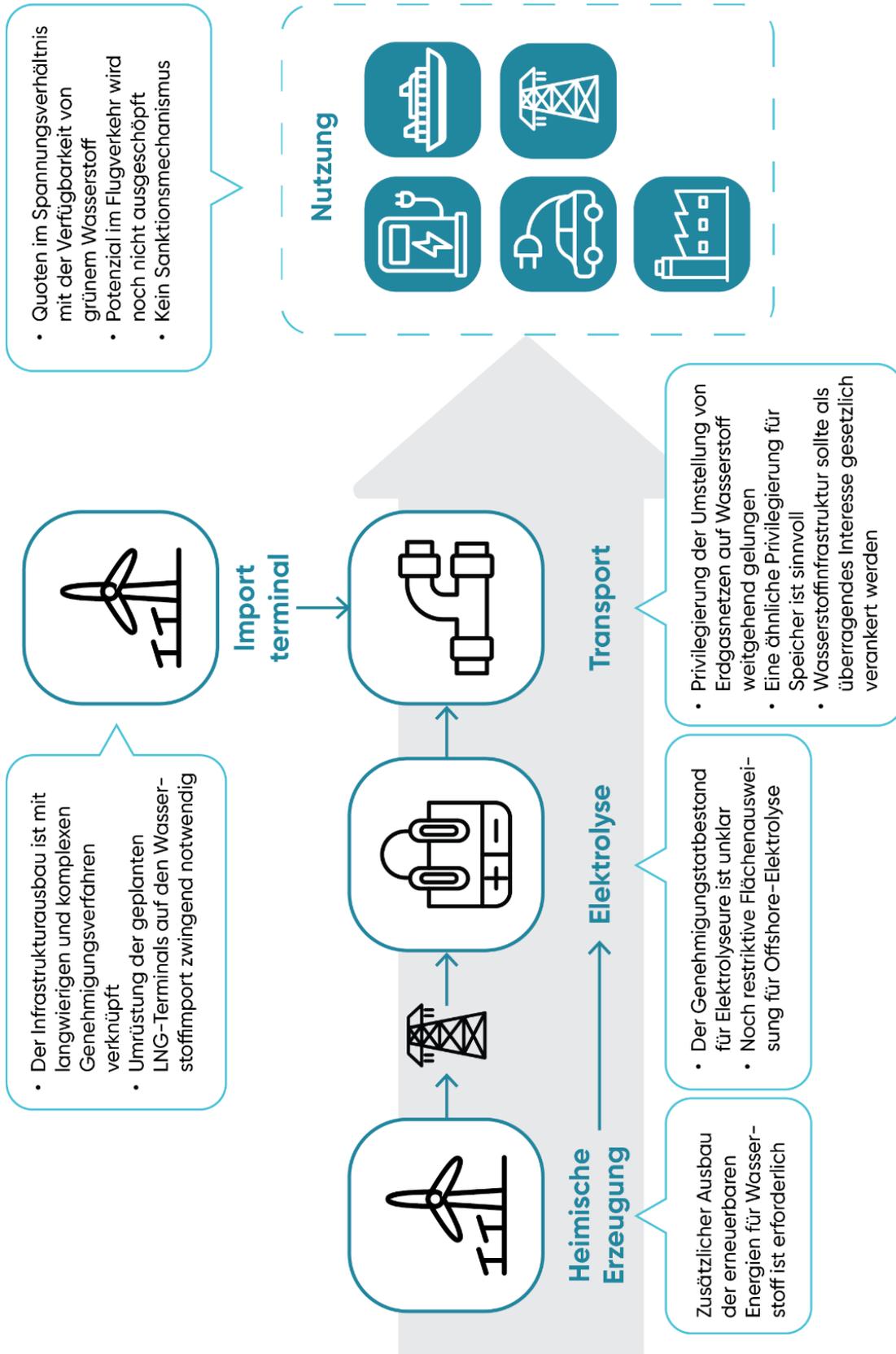
Ein **kohärenter Förder- und Handlungsrahmen** ist essenziell, um ausreichende Anreize für den Markthochlauf entlang der gesamten Wertschöpfungskette und über die unterschiedlichen Marktrollen hinweg zu schaffen, insbesondere durch konsistente, differenzierte und rechtlich robuste Förderinstrumente, die die hohen zu tätigen privatwirtschaftlichen Investitionen flankieren.

Die von der Kommission als Mitteilung herausgegebenen Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen (**KUEBLL**) dienen der Konkretisierung des beihilferechtlichen Prüfmessens der Kommission im Bereich des Ausbaus der Erneuerbaren Energien. Mit **hohen materiellen Prüfungsanforderungen und offenen Prüfungsergebnissen**, sowie damit einhergehenden **langen Genehmigungsverfahren** stellen die KUEBLL in der aktuellen Fassung ein wesentliches Hindernis insbesondere im Hinblick auf Investitions- und Planungssicherheit dar. Es sollten Kriterien mit klaren Mindestanforderungen geschaffen werden, die einerseits mehr Spielraum bei den Details der beihilferechtlichen Ausgestaltung bei den Mitgliedsstaaten und andererseits keinen Interpretationsspielraum belassen. Es muss für Mitgliedsstaaten vorhersehbar sein, in welchem

beihilferechtlichen Rahmen sie sich bewegen und wo Freiräume zur eigenen Gestaltung der Förderregelungen sind. Die Novelle der AGVO geht dabei in die richtige Richtung, schöpft aber hinsichtlich Wasserstoffs nicht alles verfügbare Potenzial aus. Die AGVO kann dabei als zentraler Hebel im Förderregime fungieren.

In diesem Rahmen muss dann zügig ein Förderungssystem etabliert werden, das transparent und leicht zugänglich auf die einzelnen Sektoren anwendbar ist. Bislang unterscheiden sich die Förderprogramme insbesondere auf Länderebene erheblich und gerade im Bereich der **Betriebskostenförderung** bestehen **Lücken**. Entsprechende Förderrichtlinien sollten zügig auf den Weg gebracht werden. In diesem Kontext bestehen zudem beihilferechtliche Problemstellungen in Bezug auf eine mögliche Wettbewerbsverzerrung und damit beihilferechtliche Unzulässigkeit. Eine Klarstellung der Kommission konkret in Bezug auf Wasserstoffprojekte wäre daher sinnvoll.

Um langfristige Planungs- und Investitionssicherheit zu generieren, müssen Förderinstrumente langfristig und nicht nur mittelfristig eingesetzt und insbesondere gegenüber den derzeitigen Ansätzen in KUEBLL und IPCEI deutlich vereinfacht werden und schneller umsetzbar sein. H2 Global ist hier ein wichtiger Hebel gerade für den Import und kann langfristige Investitionssicherheit bieten. Demgegenüber ist die Befristung der Förderung für wasserstoffbasierte Stromspeicherung nach dem EEG zum Jahr 2028 zu kurz gegriffen. Auch wenn es wichtig ist, die aktuellen Entwicklungen in die rechtliche Umsetzung miteinzubeziehen und damit auch auf der Rechtssetzungsebene flexibel und dynamisch zu bleiben, muss ein Plan für die Förderung darüber hinaus bestehen.



Fehlender Regulierungsrahmen auf europäischer Ebene mit derzeit im Entwurf noch zu strengen Entflechtungsvorgaben

Kontakt

Friederike Allolio

friederike.allolio@ikem.de

Leony Ohle

leony.ohle@ikem.de



**Institut für Klimaschutz,
Energie und Mobilität e.V.**

Magazinstraße 15-16
10179 Berlin

+49 (0)30 408 1870 10
info@ikem.de

www.ikem.de