

**H<sub>2</sub>MOBILITY**



# **NACHHALTIGKEITSBERICHT 2023**

#FortschrittTanken

Mit der Mobilitätswende stehen Personen- und Güterverkehr vor einer radikalen Transformation. Bei H2 MOBILITY sind wir davon überzeugt, dass es eine Mobilitätswende braucht, die die Umwelt schont und gleichzeitig einsatzbereite Alternativen bietet. Auch wenn die Mobilitätswende weit mehr ist als der Austausch von Antriebsarten, spielen diese eine entscheidende Rolle, um die Emissionen im Verkehrssektor gemäß den Klimazielen der Bundesregierung bis 2045 drastisch zu senken.

Mit dem Aufbau einer Wasserstofftankstelleninfrastruktur leisten wir vor allem bei der Antriebswende einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der deutschen und europäischen Klimaziele.

Schon heute betreiben wir das europaweit größte öffentliche Wasserstofftankstellennetz. Mit dem Hochlauf der Elektrolysekapazitäten zur Produktion von Wasserstoff aus Wind- und Sonnenenergie, steigern wir kontinuierlich den Anteil von erneuerbarem Wasserstoff im Stationsnetz. Bis 2028 ist es unser Ziel, das



Netz zu 100 % auf klimafreundlichen, erneuerbaren Wasserstoff umzustellen.

Als Vorreiter im Bereich der Wasserstoffmobilität tragen wir bereits heute dazu bei, die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu reduzieren. Dieser ESG-Bericht (Environmental, Social and Governance) wurde auf freiwilliger Basis veröffentlicht, weil wir davon überzeugt sind, dass Transparenz ein wesentlicher Bestandteil einer verantwortungsvollen Unternehmensführung ist und die Grundlage für das Vertrauen unserer Stakeholder bildet. Indem wir offen über unsere ESG-Leistungen berichten, möchten wir nicht nur Rechenschaft ablegen, sondern auch den Dialog mit unseren Stakeholdern fördern und ihr Verständnis für die Wasserstoffmobilität vertiefen.



Martin Jüngel, CFO      Frank Fronzke, COO  
Geschäftsführung H2 MOBILITY

## 1. EU-Taxonomie

Die EU-Taxonomie Verordnung (EU 2020/852) und die mitgeltenden delegierten Rechtsakte beinhalten detaillierte Kriterien zur Bewertung der ökologischen, sozialen und unternehmerischen Nachhaltigkeit wirtschaftlicher Aktivitäten. Ziel der EU-Taxonomie ist die Förderung von Investitionen in nachhaltige Aktivitäten durch eine einheitliche Definition des Nachhaltigkeitsbegriffs und verbindliche Offenlegungspflichten.

H2 MOBILITY hat sich für eine freiwillige Berichterstattung auf Basis der bestehenden Verordnung entschieden, da wir die Transparenz über die Fortschritte bei der Energie- und Mobilitätswende als wichtig für die Erreichung der EU-Klimaziele anerkennen.

## 2. Taxonomiefähigkeit

Die wirtschaftlichen Aktivitäten von H2 MOBILITY konzentrieren sich auf den Bau und Betrieb von Wasserstofftankstellen. Innerhalb der EU-Taxonomie entsprechen diese Aktivitäten dem Punkt „6.15. Infrastructure enabling low-carbon road transport and public transport“. Die Aktivität 6.15 beinhaltet unter anderem die Infrastruktur für den Betrieb von CO<sub>2</sub>-abgasfreien Fahrzeugen mittels Wasserstoffs.

Der Bau und Betrieb von Wasserstofftankstellen unterstützt die langfristige Marktentwicklung im Bereich der Wasserstoffmobilität und den

Einsatz von grünem Wasserstoff zur schrittweisen Entwicklung einer CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität.

Hinsichtlich der EU-Taxonomie sind diese Aktivitäten dem Klimaziel der Eindämmung des Klimawandels zuzuordnen und daher zu 100 % als taxonomiefähig zu bewerten.

## 3. Taxonomiekonformität

Durch die klare Ausrichtung von H2 MOBILITY auf den Bau und Betrieb von Wasserstofftankstellen ergibt sich hinsichtlich der drei taxonomiebezogenen Leistungsindikatoren für Umsatz, Investitions- und Betriebskosten eine hohe Konformität mit der EU-Taxonomie.

Der überwiegende Teil der Umsätze (95%) steht im direkten Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb von Wasserstofftankstellen.

Hinsichtlich der Investitionen fließen 99% in den Aufbau, die Erweiterung und Entwicklung von Wasserstofftankstellen; diese sind somit ebenfalls auf einem hohen Level taxonomiekonform. Bezüglich der relevanten operativen Kosten sind 100% als taxonomiekonform zu bewerten. Eine detaillierte Darstellung der taxonomiebezogenen Leistungsindikatoren erfolgt unter Punkt 5 sowie in den Anhängen A1 bis A3.

## 4. Bewertung der Taxonomiefähigkeit und -konformität

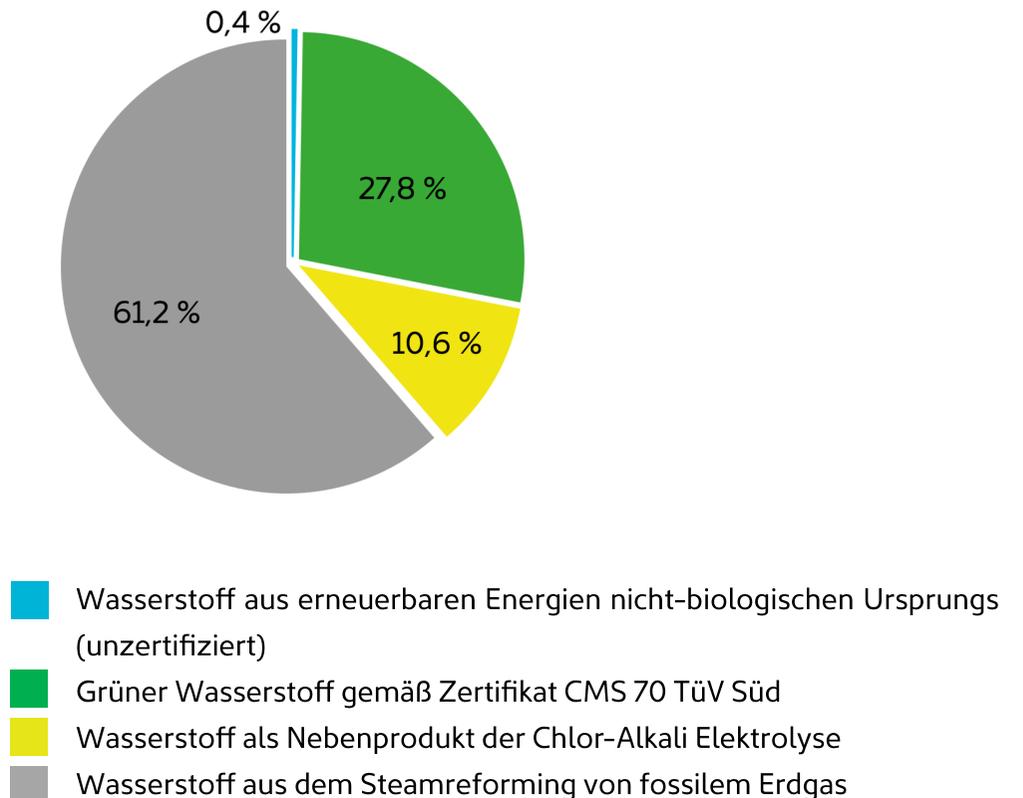
Die Vorgehensweisen zur Bewertung der Taxonomiefähigkeit und -konformität folgen internen Richtlinien von H2 MOBILITY, basierend auf unserem Verständnis der EU-Taxonomie und der delegierten Rechtsakte. Die Richtlinien umfassen konkrete Vorgaben zur Prüfung der technischen Bewertungskriterien sowie der sozialen und arbeitsrechtlichen Mindeststandards (Minimum Safeguards).

Die Entwicklung der Prozesse erfolgte in Abstimmung mit dem Hauptgesellschafter von H2 MOBILITY, Hy24, sowie der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft pwc. Eine externe Auditierung der Angaben zur EU-Taxonomie ist zum aktuellen Zeitpunkt noch ausstehend.

### a) Substanzieller Beitrag zu den EU-Klimazielen

Der Betrieb von Wasserstofffahrzeugen ist lokal emissionsfrei. Dies bedeutet, das Fahrzeug erzeugt im Fahrbetrieb keine CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die zugehörige Betankungsinfrastruktur trägt somit umfassend zu den EU-Klimaschutzzielen bei.

Bezogen auf die gesamte Wertschöpfungskette führt die Verwendung von Wasserstoff im Straßenverkehr zu CO<sub>2</sub>-Emissionen, die im Wesentlichen durch die Herstellungsart des Wasserstoffs bestimmt werden. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Herkunft des Wasserstoffs von H2 MOBILITY im Jahr 2023.

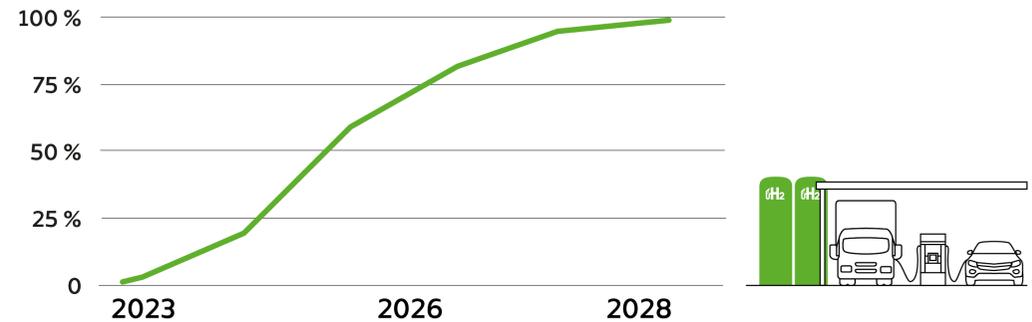


Im Jahr 2023 führte der Verkauf von insgesamt 516 t Wasserstoff durch H2 MOBILITY zu Einsparung von ca. 7.400 t CO<sub>2</sub> im Straßenverkehr. Der Wert basiert auf einer Lebenszyklusanalyse der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Wasserstoffherstellung im Vergleich zu einem Referenzszenario mit fossilen Kraftstoffen, unter Berücksichtigung der höheren Energieeffizienz einer Brennstoffzelle.

Im Durchschnitt lag die CO<sub>2</sub>-Einsparung pro durch H2 MOBILITY verkauftem Kilogramm Wasserstoff bei 14,25 kg CO<sub>2</sub>.

Aktuell ist es aufgrund mangelnder Verfügbarkeit und weiter Transportwege noch nicht möglich in ganz Deutschland eine zuverlässige und wirtschaftliche Versorgung mit erneuerbarem Wasserstoff sicherzustellen. Zudem befinden sich die rechtlichen Grundlagen zur Anrechnung und Zertifizierung von erneuerbarem Wasserstoff im Rahmen des Treibhausgas-Quotenhandels noch immer in Vorbereitung durch den Gesetzgeber.

Im Jahr 2024 werden durch die EU die erforderlichen Zertifizierungssysteme geprüft und abschließend zugelassen. Zusätzlich werden mit der geplanten Revision der 37. BImSchV die notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen für die Anrechnung erneuerbaren Wasserstoffs im deutschen Straßenverkehr definiert.



Anteil erneuerbarer Wasserstoff an H2 MOBILITY Stationen bis 2028: 100 %

Mit der Einführung der rechtlichen Grundlagen für erneuerbaren Wasserstoff geht H2 MOBILITY von einer kontinuierlichen Ausweitung der Produktionskapazitäten aus, wodurch voraussichtlich ab 2028 ein flächendeckendes Angebot von erneuerbarem Wasserstoff an den Tankstellen von H2 MOBILITY möglich wird.

## b) Soziale und arbeitsrechtliche Mindeststandards (Minimum Safeguards)

Die EU-Taxonomie definiert soziale und arbeitsrechtliche Mindeststandards auf Basis der OECD-Richtlinien für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den acht Grundprinzipien der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der Internationalen Erklärung der Menschenrechte.

Die Einhaltung der genannten Richtlinien und Prinzipien ist in der Compliance-Richtlinie von H2 MOBILITY sowie unserem Verhaltenscodex verankert. In 2023 wurden die Vorgaben für den internen Hinweisgeberschutz umgesetzt sowie ein dedizierter Personalbereich aufgebaut, um Prozesse zu vereinheitlichen und auszubauen. Unterstützende Richtlinien und Prozesse im den Bereichen HSSE und Customer Relations gewährleisten zudem die Sicherheit und Rechte unserer Mitarbeitenden und Kundschaft.

Wir bewerten unsere wirtschaftlichen Aktivitäten als vereinbar mit den sozialen und arbeitsrechtlichen Mindeststandards der EU-Taxonomie.

## c) Do No Significant Harm (DNSH)

Die DNSH-Kriterien sollen vermeiden, dass Fortschritte bei einem EU-Klimaziel zulasten anderer Klimaziele gehen.

Bezüglich des Baus und Betriebs von Wasserstofftankstellen fordert die Taxonomie eine Recyclingquote von mindestens 70 %, hinreichende Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und Natur, inklusive dem Wasser-, Schall- und Staubschutz sowie die grundsätzliche Eignung der Bauvorhaben im Kontext eines sich wandelnden Klimas.

Alle Stationen von H2 MOBILITY erfordern eine Bau- und Betriebsgenehmigung gemäß den Anforderungen der TRBS 3151/ TRGS 751.

Dabei werden ggf. bestehende Umwelt- und Klimarisiken durch externe Gutachten geprüft und entsprechende Maßnahmen festgelegt. Im Falle einer möglichen Gefährdung der Biodiversität oder natürlicher Ressourcen werden in Absprache mit den lokalen Behörden geeignete Ausgleichsmaßnahmen getroffen.

Im Jahr 2023 beinhalteten diese Maßnahmen zum Beispiel:

### Düsseldorf – Höherweg

Aufbau einer wasserdichten Oberfläche, um das Eindringen von Regenwasser in bereits vorbelastete Böden und das Auswaschen vorhandener Schadstoffe in das Grundwasser zu verhindern.

### Berlin – Rummelsburger Straße

Installation automatischer Leckageerkennung und Abschaltvorrichtungen für Kühlmittleitungen als zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen in einer Wasserschutzzone III A.

### Mannheim – Schlachthofstraße

Umsiedlung einer geschützten Echsenart.

In 2023 entstanden insgesamt 561 t Abfallstoffe, die zu 91 % aus Bauschutt bestand, für den gemäß dem aktuellen Report des Bundesverbands für Baustoffe (bbs) eine Recyclingquote von ca. 95 % angesetzt werden kann. Weitere 9 % der Abfallstoffe sind nicht mehr verwendbare Anlagenkomponenten. Diese bestehen überwiegend aus metallischen Werkstoffen, die vollständig recyclebar sind. Der Anteil gefährlicher Abfälle betrug 2023 ca. 0,01 % und umfasste die in Wasserstofftankstellen verwendeten Kühl- und Frostschutzmittel. Alle Abfälle von H2 MOBILITY wurden fachgerecht entsorgt.

Mit den beschriebenen Maßnahmen gestalten wir die verantwortungsvolle Integration unserer Wasserstofftankstellen in Umwelt und Gesellschaft und sichern dabei unseren positiven Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele in Deutschland und der Europäischen Union.

## 5. Berechnung der Leistungsindikatoren

Die EU-Taxonomie definiert Leistungsindikatoren, die die taxonomiefähigen und -konformen Anteile anhand des Umsatzes, CAPEX und OPEX darstellen. Das Hauptkriterium ist dabei jeweils ein direkter Zusammenhang zwischen Umsatz, CAPEX oder OPEX mit einer taxonomiefähigen Aktivität des Unternehmens. Durch den Fokus von H2 MOBILITY auf eine einzige taxonomiefähige Aktivität ist daher ausschließlich der Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb von Wasserstofftankstellen relevant.

### a) Umsatz

Ca. 80% der Umsätze von H2 MOBILITY entstehen durch den Verkauf von Wasserstoff an Endkundinnen und Endkunden. Weitere 15 % umfassen Umsätze aus Dienstleistungen in den Bereichen Beratung und des Betriebs von Wasserstofftankstellen für Drittanbieter. Dies ermöglicht eine Zuordnung von 95 % der Umsätze zu der taxonomiekonformen Aktivität von H2 MOBILITY.

### b) CAPEX

90 % der Investitionen von H2 MOBILITY werden für den Bau neuer Wasserstofftankstellen aufgewendet. Weitere 9 % fließen in die Entwicklung und den Aufbau übergeordneter Systeme zur Wartung und Nutzung der Wasserstofftankstellen. Insgesamt können 99 % der CAPEX der taxonomiekonformen Aktivität von H2 MOBILITY zugeordnet werden.

### c) OPEX

Die EU-Taxonomie definiert OPEX als Kosten im Zusammenhang mit Wartung und Reparatur, der Forschung und Entwicklung sowie Mieten. Bei H2 MOBILITY können sämtliche relevante operativen Kosten dem Bau und Betrieb von Wasserstofftankstellen zugeordnet werden.

## A1. Anteil des Umsatzes mit Produkten oder Dienstleistungen in Verbindung mit taxonomiekonformen Aktivitäten

Economic Activities (1)	Code (2)	Absolute turnover (3)	Proportion of Turnover (4)	Substantial Contribution Criteria						DNSH criteria ("Does Not Significantly Harm")						Minimum Safeguards (17)	Taxonomy aligned proportion of total turnover (18)	Category (enabling activity) (20)	Category (transitional activity) (21)
				Climate Change Mitigation (5)*	Climate Change Adaptation (6)	Water (7)	Pollution (8)	Circular Economy (9)	Biodiversity and ecosystems (10)	Climate Change Mitigation (11)	Climate Change Adaptation (12)	Water (13)	Pollution (14)	Circular Economy (15)	Biodiversity (16)				
		€	%	%	%	%	%	%	%	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	%	E	T
<b>A. TAXONOMY-ELIGIBLE ACTIVITIES</b>			95%																
<b>A.1. Environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned)</b>																			
Infrastructure enabling low-carbon road transport and public transport		7.052.018 €	95%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Y	Y	Y	Y	Y	Y	95%	E	
Turnover of environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned) (A.1)		7.052.018 €	95%	95%	0%	0%	0%	0%	0%		Y	Y	Y	Y	Y	Y	95%	95%	0%
<b>A.2 Taxonomy-Eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities)</b>																			
			0%																
Turnover of Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities) (A.2)		- €	0%																
Total (A.1+A.2)		7.052.018 €	95%																
<b>B. TAXONOMY-NON-ELIGIBLE ACTIVITIES</b>																			
Turnover of Taxonomy-non-eligible activities		370.000,00 €	5%																
Total (A+B)		7.422.018 €	100%																

## A2. Anteil CAPEX in Produkte oder Dienstleistungen in Verbindung mit taxonomiekonformen Aktivitäten

Economic Activities (1)	Code (2)	Absolute CapEx (3)	Proportion of CapEx (4)	Substantial Contribution Criteria						DNSH criteria ("Does Not Significantly Harm")						Minimum Safeguards (17)	Taxonomy aligned proportion of total CapEx (18)	Category (enabling activity) (20)	Category (transitional activity) (21)
				Climate Change Mitigation (5)*	Climate Change Adaptation (6)	Water (7)	Pollution (8)	Circular Economy (9)	Biodiversity and ecosystems (10)	Climate Change Mitigation (11)	Climate Change Adaptation (12)	Water (13)	Pollution (14)	Circular Economy (15)	Biodiversity (16)				
		€	%	%	%	%	%	%	%	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	%	E	T
<b>A. TAXONOMY-ELIGIBLE ACTIVITIES</b>			100%																
<b>A.1. CapEx of environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned)</b>																			
Infrastructure enabling low-carbon road transport and public transport (CapEx A)		5.196.142 €	99%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Y	Y	Y	Y	Y	Y	99%	E	
CapEx of environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned) (A.1)		5.196.142 €	99%	99%	0%	0%	0%	0%	0%		Y	Y	Y	Y	Y	Y	99%	99%	0%
<b>A.2 Taxonomy-Eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned)</b>																			
		72.846,00	1%																
CapEx of Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities) (A.2)		72.846 €	1%																
Total (A.1+A.2)		5.268.988 €	100%																
<b>B. TAXONOMY-NON-ELIGIBLE ACTIVITIES</b>																			
Capex of Taxonomy-non-eligible activities		- €	0%																
Total (A+B)		5.268.988 €	100%																





[h2-mobility.de](https://h2-mobility.de)

H2 MOBILITY Deutschland GmbH & Co. KG | EUREF-Campus 10-11 | 10829 Berlin, Germany  
[contact@h2-mobility.de](mailto:contact@h2-mobility.de)

Stand 04/2024