

Appell an die Bundesregierung

Appell des Deutschen Wasserstoff-Verbands (DWV) e.V. an die Bundesregierung zur dringenden Umsetzung eines Zertifizierungssystems nach der 37. BImSchV

September 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Deutsche Wasserstoff-Verband (DWV) e.V. wendet sich im Namen seiner Mitglieder und der Unterstützer dieses Schreibens mit großer Sorge an Sie, da das Fehlen eines Zertifizierungssystems bei der Umsetzung der 37. BImSchV zu erheblichen wirtschaftlichen Verlusten in der Wasserstoffindustrie führt und das Vertrauen der gesamten Branche in den Gesetzgeber weiter schwächt. Zurzeit entsteht ein wirtschaftlicher Schaden für einen 10 MW-Elektrolyseur zwischen 230.000 bis 550.000 EUR pro Monat in der Wirtschaftskette. Der Hochlauf der deutschen Wasserstoffwirtschaft wird durch die verbleibende Unsicherheit massiv behindert und somit auch das Erreichen der Klimaschutzziele signifikant gefährdet.

Wir appellieren daher an die Bundesregierung, ihrer Verantwortung gerecht zu werden und die notwendigen Schritte zur schnellstmöglichen Umsetzung der Zertifizierungssysteme einzuleiten.

Aktuelle Problematik

Die verabschiedete 37. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) sieht die Anrechnung von mit erneuerbaren Energien erzeugtem und in Verkehr gebrachtem Wasserstoff im THG-Quotenhandelssystem ab dem 01.07.2024 vor. Dieses System ist ein wesentliches Instrument zur Förderung klimaneutraler Mobilität in Deutschland und unterstützt den Markthochlauf der grünen Wasserstoffmobilität. Insbesondere die Nutzung von erneuerbarem Wasserstoff nicht-biogenen Ursprungs (RFNBO) spielt hierbei eine Schlüsselrolle.

Die Möglichkeit RFNBO-Kraft- und Brennstoffe auf die Treibhausgasminderungsverpflichtung für die in den Verkehr gebrachten Kraftstoffe anzurechnen, ist für die Investitionssicherheit der Unternehmen essenziell. Im Vertrauen auf die verabschiedete Verordnung haben viele der Unternehmen daraufhin Investitionen entlang der gesamten Lieferkette getätigt.

Faktisch ist jedoch aufgrund des fehlenden Zertifizierungssystems derzeit weder die Anrechnung von RFNBO noch die grundsätzliche Anrechenbarkeit von Wasserstoff möglich.

Den Grundstein für solche Zertifizierungssysteme hat die EU-Kommission gelegt. Mit den „Voluntary Schemes“ setzt die EU-Kommission Standards für die Produktion nachhaltiger Kraftstoffe und Gase. Nun ist es an der Bundesregierung, die Zertifizierung zu ermöglichen. Es ist jedoch nicht absehbar, wann dieser Prozess abgeschlossen sein wird. Eine weitere Verzögerung ist dringend zu vermeiden. Neben den Zertifizierungssystemen ist auch die Anerkennung der Zertifizierungsstellen erforderlich, um die Anrechnung der THG-Quoten zu ermöglichen. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Umweltbundesamt (UBA). Insgesamt ist der gesamte Prozess sehr undurchsichtig. Hier sollte Klarheit geschaffen werden. Der wirtschaftliche Schaden, der aus der verzögerten Anrechenbarkeit der THG-Quote

entsteht, ist immens: Der Verlust pro Kilogramm H₂ liegt zzt. zwischen 3,5 und 8 EUR. Zukünftig sind sogar noch größere Verluste pro kg H₂ möglich.¹

Die Nichtanwendbarkeit des THG-Quotenhandels in der Wasserstoffmobilität bremst die Umstellung der Versorgung der Wasserstofftankstellen auf grünen Wasserstoff erheblich und verhindert letztendlich auch die Entlastung des Endverbrauchers an der Tankstelle.

Emissionen und Wasserstoffmobilität

Aufgrund fehlender Zertifizierungssysteme ist die Berechnung der Emissionen für den Transport und die Verteilung von Wasserstoff unklar, da in den vorgegebenen delegierten Rechtsakten für die Berechnung der Treibhausgas-Emissionen dieser Bereich nicht bzw. nicht hinreichend definiert ist.

Trotz des geringen Stromverbrauchs in Transport und Verteilung ist deshalb die Einhaltung des geforderten Einsparziels von 70% gegenüber fossilen Anwendungen aufgrund der hohen CO₂-Intensität des Stromnetzes (derzeit bei 138 kg CO₂eq/GJ) gefährdet und das obwohl die RFNBO-Wasserstoffproduktion und der Verbrauch keine Emissionen verursachen. Der maximal zulässige Emissionsfaktor für RFNBO über seinen Lebenszyklus darf 28,23 kg CO₂eq/GJ per Definition nicht übersteigen.

Für die Berechnung der Emissionen von Transport und Verteilung des Wasserstoffs ist die Festlegung von Standardwerten zielführend, da nur so eine Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Berechnungen hergestellt werden kann. Eine Vorlage kann hier die Lebenszyklustreibhausgasanalyse gem. der Richtlinie EU2015/652² für die Verdichtung auf 700bar i.H.v. 2,63 kWh/kg darstellen, bzw. in Kombination mit dem öffentlichen Stromnetz 10,88 kg CO₂eq/GJ³ (für 350bar ist entsprechend 1,32 kWh/kg anzusetzen). Die Richtlinie EU2015/652 diente bereits für die vorherige Fassung der 37. BImSchV. als Grundlage für die Festlegung von Standardwerten für den Stromverbrauch einer Wasserstofftankstelle. Zudem schlagen wir vor, einen Standardwert für die Transportemissionen in Höhe von 4,87 kgCO₂eq/GJ⁴ zu integrieren, um das Nachweisverfahren für alle Beteiligten zu vereinfachen. Da dieser Faktor von verschiedenen Variablen (Transportart,-menge und -weg und Kraftstoffart) abhängt, sollte dem Anwender ein Wahlrecht für die Anwendung des Standardwertes oder eines alternative berechneten Wertes für die Transportemissionen ermöglicht werden. Das Wahlrecht reizt zudem die Umstellung auf innovative und emissionsarme Transportarten an.

Diese Maßnahmen schaffen Vertrauen und Klarheit hinsichtlich der grundsätzlichen Anwendbarkeit des THG-Emissionshandels für die Wasserstoffwirtschaft sowie die Möglichkeit der Kalkulation, wie die Verpflichtung der 70% Treibhausgaseinsparung gewährleistet werden kann. Ein ausgewogenes und technologieoffenes Vorgehen ist notwendig, um Chancengleichheit zu gewährleisten, den Hochlauf von Wasserstoff erfolgreich voranzutreiben und Deutschland auf dem Weg zu einer klimaneutralen Mobilität zu bringen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der anstehenden RED III, die einen Mindestanteil von 5,5 % fortschrittlicher Biokraftstoffe und RFNBOs am Endenergieverbrauch im Verkehr, mit einem Mindestanteil von 1 % RFNBO fordert.

¹ Der Umsatz aus dem THG-Quotenhandel ist abhängig vom THG-Quotenpreis, welcher am Markt erzielt werden kann. Eine preisliche Obergrenze liegt bei 600 €/t CO₂Äquivalenten was umgerechnet ca. 18 €/kg H₂ entsprechen würde.

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0652>

³ Emissionen für die Verdichtung = 138 kgCO₂eq/GJ * 0,0036 * 2,63kWh/kg / 0,1201 GJ/kg = 10,88 kg CO₂eq/GJ

⁴ Bei Distanz = 150 km; Verbrauch (Diesel)=30l/100km; Transportmenge = 400 kg/Lieferung

Forderungen des DWV

Der DWV fordert die Bundesregierung daher auf, unverzüglich folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Beschleunigung der Einführung von Zertifizierungssystemen: Die Bundesregierung sollte die mit den *Voluntary Schemes* vorgelegten Zertifizierungsstandards der EU-Kommission zulassen.
- Zulassung von Prüfstellen durch das Umweltbundesamt: Entsprechend der 37. BImSchV ist die Zulassung von Prüfstellen erforderlich, welche durch das Umweltbundesamt zu erfolgen hat.
- Die nachträgliche Ausstellung von THG-Zertifikaten ermöglichen: Um den bereits entstandenen wirtschaftlichen Schaden abzumildern, sollte eine rückwirkende Ausstellung von THG-Zertifikaten ab dem 01.07.2024 ermöglicht werden.
- Aufbau des Registers für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs:
Die zuständige Behörde hat ein zentrales Register über alle Zertifizierungssysteme, Zertifizierungsstellen, Zertifikate, Nachweise, Bescheinigungen und Berichte im Zusammenhang mit der Nachweisführung aufzubauen. Hierzu könnten möglicherweise übergangsweise die bestehenden Systeme der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) genutzt werden.

Schlussfolgerung

Die Verzögerung des Zertifizierungssystems gefährdet nicht nur den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft, sondern auch die Klimaschutzziele Deutschlands. Wir appellieren an die Bundesregierung, unverzüglich zu handeln und die Einführung des Zertifizierungssystems und die Ausstellung von entsprechenden Zertifikaten zu beschleunigen.

Folgende Unternehmen und Verbände unterstützen den Appell:

