



Wasserstoffhochlauf – pragmatisch, schnell, technologieoffen.

Für eine starke Wirtschaft, für Klimaneutralität

Positionspapier der
CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag

Beschluss vom 28. März 2023

Wasserstoff ist der Schlüssel für eine starke und klimafreundliche Volkswirtschaft. Um die Vorteile breit zu entfalten, müssen wir die Weichen schnellstmöglich stellen. Das betrifft im Wesentlichen die Produktion und den Import von Wasserstoff, die Technologieführerschaft und die Verteilungs- und Speicherinfrastruktur. Der US-amerikanische Inflation Reduction Act (IRA) zeigt auf, wie eine starke Wirtschaft und Klimaschutz gemeinsam vorangebracht werden können: nämlich **pragmatisch, schnell und technologieoffen** – getragen durch langfristige Investitionssicherheit und ausreichend Finanzvolumen. Deutschland und die EU müssen darauf die passende Antwort finden. Nur dann können wir als attraktiver Wirtschaftsstandort bestehen und nur so kann Deutschland auch seine Stärke als starke Exportnation fortschreiben und auf einen rasant wachsenden Markt für Wasserstofftechnologien ausweiten.

Das Positionspapier skizziert vier wesentliche Aufgabenfelder, wie ein zügiger, pragmatischer und letztlich kosteneffizienter internationaler und nationaler Markthochlauf für eine Wasserstoff-Wirtschaft gelingen kann.

1) Die Beschleunigung des Wasserstoffhochlaufs braucht pragmatische und kostengünstige Wege der Erzeugung und breite Importe

Deutschland wird vor allem ein großes Importland von Wasserstoff werden. Beim Import von Wasserstoff sowie bei der Wasserstoffproduktion müssen wir **sämtliche „Wasserstofffarben“**, also sämtliche Erzeugungsarten in den Blick nehmen, die emissionsarm und perspektivisch emissionsfrei sind. Auf Dauer ist nur Wasserstoff nachhaltig, der CO₂-neutral hergestellt werden kann. Neben dem beschleunigten Hochlauf von notwendigen und umfangreichen Importen, flankiert durch den Aufbau von Energiepartnerschaften weltweit, muss zugleich ein Hochlauf relevanter Mengen inländischer Wasserstofferzeugung erfolgen. Für beide darf es zu keinen Engführungen kommen – aus übergreifenden volkswirtschaftlichen Gründen genauso wie für die Erreichung von Klimaneutralität 2045. Der Bedarf an Wasserstoff wird so groß sein, dass unterschiedliche Erzeugungsarten für Importe als auch für Inlandproduktionen ihren Platz finden werden – für einen schnellen Hochlauf finden müssen. Wir brauchen **Pragmatismus und Schnelligkeit**, keine Engführungen. Umso schneller wir als viertgrößte Volkswirtschaft über die Auslösung der notwendigen Bedarfe dafür Sorge tragen, dass weltweit die entsprechenden Kapazitäten aufgebaut werden und ein Wasserstoffmarkt entstehen kann, umso schneller wird sich das auch auf das Absinken des Marktpreises auswirken. In der Phase des Markthochlaufs sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um Marktrisiken zu verringern, beispielsweise indem einzelne Industrie-

anwendungen zeitlich befristet unterstützt werden oder indem der Staat als Ankerkunde entsprechende Marktsegmente für Wasserstoff basierte Produkte schafft.

- **Langfristig** wird sich der Hochlauf von emissionsfreien „**grünem**“ **Wasserstoff** in Deutschland schon deshalb immer weiter beschleunigen, weil die dieser Erzeugungsform zugrundeliegende Elektrolyse systemrelevant für eine sichere Defossilisierung des deutschen Stromsystems ist. Der Ausbau der erneuerbaren Energien wird verstärkt für die Erzeugung von Wasserstoff eingesetzt werden. Zugleich dient dieser Wasserstoff als Speichermedium für die fluktuierenden erneuerbaren Energien.
- Internationale **Importe**: Deutschland braucht vor allem gesicherte Importe in großem Umfang. Für diese Importe dient das idealerweise zu europäisierende **Förderinstrument H₂ Global-Stiftung**, welches mithilfe eines Doppelauktionsmodells die aktuell noch vorhandene Differenz zwischen Wasserstoff-Angebots- und Nachfragepreis zum Zwecke der Planungssicherheit und des beschleunigten Markthochlaufs ausgleicht. Darüber hinaus bedarf es eines **breiten Netzes an Wasserstoff-Partnerschaften**. Dessen Aufbau sollte in enger Abstimmung mit den europäischen Instrumenten einer von der Kommission angekündigten **Europäischen Wasserstoffbank** und der **Global Gateway Initiative** vorangetrieben werden. Entscheidend für einen schnellen Hochlauf ist, einer Situation entgegenzuwirken, in der potenzielle Konsumenten aus Sorge vor mangelnder Wasserstoffverfügbarkeit Investitionen meiden und potenzielle Wasserstoffproduzenten mangels ausreichender Nachfrageaussichten ihrerseits zurückhaltend agieren (sogenannte Henne-Ei-Problematik).
- Auf europäischer Ebene gilt es mit Nachdruck darauf hinzuwirken, dass eine **finanzkräftige technologiebasierte Säule im Rahmen der EU-Initiative „global gateway“** entsteht. Die technologische Basis für diversifizierte internationale Energiepartnerschaften gilt es zu identifizieren und durch konkrete Technologievorhaben insbesondere im Bereich von grünem Wasserstoff zu unterstützen, etwa durch den Aufbau von entsprechenden Infrastrukturen zum Transport insbesondere der Wasserstoffderivate (z. B. Ammoniak, Methanol, synthetisches Methan) nach Deutschland (über lange Strecken primär per Schiff) wie auch innerhalb Deutschlands und Europas (primär Pipelines). Internationale Kooperationen im Bereich Forschung und Entwicklung sind entsprechend auszubauen.
- Der in den kommenden Jahren massiv steigende Importbedarf fordert diversifizierte und verlässliche Lieferstrukturen, die gemeinsam mit den Partnerländern der Europäischen Union geschlossen werden sollten. Ein

Teil davon ist es auch **mit Entwicklungs- und Schwellenländern internationale Wasserstoffpartnerschaften zu vereinbaren**, die wir mit Technologietransfer in beiderseitigem Nutzen initiieren und zu Entwicklungspartnerschaften ausbauen. Dabei sollte sichergestellt werden, dass Exporte nach Europa nicht auf Kosten der Nachhaltigkeit und einer sicheren und sauberen Energieversorgung in den produzierenden Ländern gehen.

- Was bis 2030 umgesetzt und daher jetzt angestoßen werden muss, ist ein umfangreicher Hochlauf der dafür entscheidenden **Elektrolysekapazitäten**. Das ist entscheidend sowohl für inländische Wasserstoffherzeugung als auch für den Export von Elektrolyseuren. Mit Bezug auf die Elektrolyse-Technologie ist Deutschland grundsätzlich noch gut aufgestellt. Um das zu halten und großflächig in die Anwendung zu bringen, muss die Ampel-Regierung jetzt handeln. Beschleunigung und Vereinfachung von Verfahren für die Installation zusätzlicher Kapazitäten sind zu priorisieren. Dabei dürfen Wasserstoff-Erzeugungskapazitäten nicht allein auf große systemdienliche Elektrolyseanlagen beschränkt werden, sondern sind flächendeckend auf die Bedarfe der Industrie, des Mittelstandes, im Gebäudesektor und Verkehr abzustimmen.
- **Hürden abbauen, nicht aufbauen**: Durch die geplante Novellierung der **Industrieemissionsrichtlinie** ist zu erwarten, dass Elektrolyseure als Industrieemissionsanlagen eingestuft werden. Dies hätte zur Folge, dass einerseits erheblich längere Genehmigungsverfahren auf die Unternehmer zukommen könnten, sowie weitere Pflichten für die Produzierenden. Dies könnte zu einer Hemmung der Transformation im Bereich der Wasserstoffproduktion führen. Es ist daher zwingend notwendig, die Elektrolyseure vom Anwendungsbereich der Industrieemissionsrichtlinie auszunehmen, um die Transformation hin zur nachhaltigen Produktion von Wasserstoff in Deutschland und innerhalb der EU zu fördern, anstatt unnötig zu behindern.
- Für den schnellen Aufbau einer leistungsfähigen Wasserstoffwirtschaft ist auch CO₂-Abscheidung und -Speicherung eine wichtige Option. Der industrielle Hochlauf kann nicht auf morgen warten, bis mit erneuerbaren Energien erzeugter „grüner“ Wasserstoff in ausreichenden Mengen vorhanden ist, und zwar im Inland wie im Ausland. Aus Erdgas unter Nutzung von CCS erzeugter **„blauer“ Wasserstoff** ist nicht nur Brückenlösung, sondern auch Technologiebeschleuniger, indem er den Wasserstoffhochlauf ermöglicht und damit auch Anreize und Investitionssicherheit für die CO₂-Minderung in der Gegenwart schafft. Jetzt gilt es, die Weichen für eine echte CO₂-Kreislaufwirtschaft zu stellen, mit entsprechen-

der **CCS/CCU-Infrastruktur**. Da die notwendige CO₂-Transportinfrastruktur für Restemissionen insbesondere die industriellen Zentren anbindet, können hierfür auch **Synergien** an diesen Standorten für die Produktion von „blauem Wasserstoff“ gehoben werden.

- Auch „**türkiser Wasserstoff**“ (Methan-Pyrolyse, die Erdgas in seine Bestandteile Kohlenstoff und Wasserstoff ohne Emissionen „aufspaltet“, derzeit von der chemischen Industrie in die industrielle Anwendung gebracht) ist eine Option, die zugleich den **Einstieg in die Kohlenstoff-kreislaufwirtschaft** ermöglicht. Aufgrund des **Zusatznutzens** (Kohlenstoff ist ein attraktives Wirtschaftsgut) und des erheblich geringeren Energie- bzw. Strombedarfs im Vergleich zur Elektrolyse stellt sich mit diesem Verfahren auch die Kostenfrage für Wasserstoff neu und sollte daher für einen schnellen Markthochlauf weitaus stärker als bislang in den Blick genommen werden.
- Zudem bietet **dekarbonisierter Wasserstoff aus Abfällen** die Chance, das Abfallaufkommen sinnvoll zu nutzen. Aktuell wird die Herstellung von dekarbonisiertem Wasserstoff aus Abfällen in Deutschland durch regulatorische Ungleichbehandlung stark erschwert. **Wasserstoff aus biogenen Quellen** liefert als Nebenprodukt das in der Biomasse gebundene CO₂, welches für die Bereitstellung von „Negativemissionen“ dauerhaft gebunden oder für die Weiterverarbeitung z. B. im Rahmen von CCU-Verfahren in der chemischen Industrie genutzt werden kann. Auch technische Verfahren, die wie zum Beispiel das bei der Biomethanherzeugung anfallende biogene CO₂ abscheiden oder nutzen und gut in verschiedene Prozesse der Wasserstoff-Wirtschaft integriert werden können, sind verstärkt zu unterstützen, weil auch diese schon heute beachtliche Mengen an CO₂ binden und damit Negativemissionen erzielen können.
- Für den schnellen Wasserstoff-Hochlauf – insbesondere mit Impulsen für die deutschen und europäischen Herstellern von Elektrolyseuren – bedarf es einer **pragmatischen europäischen Regulierungsvorgabe** durch entsprechende delegierte Rechtsakte. Die **EU-Definition von grünem Wasserstoff** (und Anerkennung der Ziele in Industrie und Verkehr) muss auf Vorgaben von Zusätzlichkeit (auch bestehende und geförderte Anlagen müssen Wasserstoff produzieren dürfen), Gleichzeitigkeit (bei Windflauten muss Strom aus dem Netz kommen dürfen) und geographischer Nähe zunächst weitestgehend verzichten und lange Übergangszeiträume einräumen. Neben Wasserstoff aus Wind und Sonne muss auch biogen basierter Wasserstoff als grün gelten und auf die Ausbau- und Sektorziele für Erneuerbare Energien angerechnet werden können. Zudem dürfen europäische Wasserstoff-Definitionen nicht zu Importrestriktionen führen, die den globalen Ausbau grüner Wasserstoffpartnerschaften gefährden.

Um Klimaneutralität zu erreichen, bedarf es technologieoffener europäischer Vorgaben. Für Wasserstoff aus Erdgas oder europäisch auch Kernkraft sollten in der europäischen Gas- und Wasserstoffregulierung verbindliche Zielvorgaben für CO₂-armen Wasserstoff für Planungssicherheit bei Investoren sorgen.

- National sind rechtssichere Kriterien umgehend vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) in der 37. BImSchV zu erlassen.

2) Technologieführerschaft erhalten und weiter ausbauen

Entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von Produktion bis zur Anwendung – sind in Deutschland Technologien für eine einsatzfähige Wasserstoff-Wirtschaft entwickelt worden. Jetzt gilt es, Deutschland zum Leitmarkt von Wasserstofftechnologien in der Welt zu machen und auf diese Weise hochwertige Arbeitsplätze zu schaffen und Wohlstand zu mehren. Einschlägige Studien zeigen, dass z. B. der deutsche Weltmarktanteil beim Zukunftsmarkt Elektrolyseure von über 20% auf deutlich unter 10% geschrumpft ist. Auch bei den Patenten ist die Entwicklung von einem **bislang sehr guten Stand derzeit rückläufig. Dem ist entschieden entgegenzuwirken.** Engführungen auf einzelne technologische Verfahren sind in der Forschung zu vermeiden. Insbesondere öffentliche Forschungsförderung muss im Zusammenspiel mit privatwirtschaftlicher F&E noch stärker auf potenziell *game changing* Technologien setzen.

- Wir wollen Deutschland durch **Forschung und Entwicklung** sowie attraktiven Rahmenbedingungen für private Investitionen zum **Leitmarkt von Wasserstofftechnologien** in der Welt machen. Deutschland muss bei Wasserstofftechnologien Exportweltmeister werden. Dafür sind Forschung und Entwicklung im Bereich von Wasserstoff in Deutschland sowie entsprechende internationale Kooperationen auszubauen.
- Bestehende **Lücken bei Forschung und Entwicklung** wie beispielsweise bei türkischem Wasserstoff müssen auch vor dem Hintergrund internationaler Dimensionen dringend durch verstärkte Unterstützung von Forschungsprojekten geschlossen werden.
- Entscheidend für eine **Kommerzialisierung** der deutschen Wasserstoffforschung ist der Sprung aus den „Laboren“ in die industrielle Anwendung und damit ein schneller Markthochlauf in Deutschland. In dieser Frage sollten sowohl kleinteiligere Anwendungsmöglichkeiten z.B. in Kooperation mit KMUs als auch großskalige europäische Verbundprojekte verfolgt bzw. ins Auge gefasst werden.

- Mit Blick auf die Heizungstechnologie und auf den Bau von H₂ ready Kraftwerken ist die Nutzung der KWK-Brennstoffzelle und H₂ ready Kessel eine anzustrebende effiziente Alternative, bei der die deutsche Industrie gefordert ist, sich die Position der Technologieführerschaft zu erarbeiten.
- Darüber hinaus braucht es Kapitalunterstützung für Projektentwicklungen und Ausgründungen und entsprechende Investitionsanreize. Wasserstofftechnologien können und müssen zu einem neuen **deutschen Exportschlager** werden.
- Und es muss weitergedacht werden: es braucht auch eine **außenwirtschaftspolitische Flankierung**, u. a. im Rahmen von Wasserstofftechnologiepартnerschaften, z. B. auch durch Exportgarantien, um aus Innovationen (Welt-) Marktführerschaften zu machen. Dabei kann und sollte es auch zu Technologietransfers und dem Aufbau von Produktionskapazitäten in Partnerländern kommen. Eine Wasserstofftechnologie, die eine Antwort auf die globale Klimakrise sein soll, muss selbst globalisierungsfähig sein. Entscheidend ist, dass die Innovationskraft am Standort Deutschland erhalten und deren stetige Weiterentwicklung von hier aus vorangetrieben wird.

3) Transport- und Speicherinfrastruktur – in alle Himmelsrichtungen

Als Industriestandort in der Mitte Europas braucht Deutschland eine leistungsstarke Wasserstoff-Infrastruktur und Transportnetze in alle Himmelsrichtungen, über die Grenzen hinweg und für alle „Farben“. Die Wasserstoffinfrastruktur muss so dimensioniert sein, dass alle Industriestandorte bedarfsgerechten Zugang zu Wasserstoff erhalten. Wir brauchen mehr Tempo und keine Überregulierung. Nur so kann eine sichere Energieversorgung und eine schnelle CO₂-Reduktion gewährleistet werden. Das Konzept für die Wasserstoffnetzplanung muss jetzt mit Nachdruck vorangebracht und deutlich vor Ende dieses Jahres vorgelegt werden.

- **Synergien heben und Rückkoppelungen der Transport- und Verteilinfrastrukturen mit Erzeugungsverfahren beachten:** gasbasierte Wasserstofferzeugung kann das bestehende Gasnetz direkt bis zum Erzeugungsort von Wasserstoff nutzen. Zudem ist dann eine Wasserstofferzeugung und Nutzung an einem Standort möglich, insbesondere auch da, wo keine zügige Anbindung an das neu zu errichtende Wasserstoffnetz möglich ist. Eine ausschließlich auf Elektrolyse zurückreichende Wasserstofferzeugung im windreicheren Norden würde nach sich ziehen, dass kurz- bis

mittelfristig der Süden abgehängt werden könnte. Strombasierte Wasserstoffherzeugung hingegen benötigt zwar ausreichende Kapazitäten der Stromübertragungs- / und Wasserstoffnetze, gleichzeitig stabilisiert sie perspektivisch das Stromnetz und nutzt Wasserstoff als Stromspeichermittel Nummer 1 für fluktuierende erneuerbare Energien.

- **Infrastrukturen von Gas und Wasserstoff sind zu kombinieren** und können so besser einen zügigen Markthochlauf unterstützen, auch mit Blick auf eine volkswirtschaftliche Kosteneffizienz und eine zügigere Abdeckung von Wasserstoffverfügbarkeiten und Wasserstoff-Derivaten in der Fläche.
- Damit die finalen **Investitionsentscheidungen** von den Netzbetreibern getroffen werden können, bedarf es jetzt der europarechtlichen und bundespolitischen Weichenstellungen. Dazu gehören auf Bundesebene insbesondere der politische Auftrag zum Aufbau eines deutschlandweiten **Startnetzes** (die schnelle Genehmigung aus Brüssel der entsprechenden IPCEI-Projekte ist dafür ein zentraler Baustein), schnellstmöglich ein klarer regulatorischer Rahmen für die **Umstellung bestehender Erdgasnetzinfrastruktur** für eine künftige Wasserstoffnutzung und den Neubau von Wasserstoffleitungen sowie ein pragmatischer und bürokratiearmer Finanzierungsrahmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Das schließt die Umrüstung bestehender Erdgasverteilnetze mit ein, die die infrastrukturelle Basis zur Anbindung von Industrie und Mittelstand bilden. Eine bessere Koordinierung und beschleunigte sowie unbürokratische Umsetzung dieser Infrastrukturentwicklung ist zentral. Dass diese Rolle einer staatlichen **Wasserstoffnetzgesellschaft** übertragen werden soll, sehen wir kritisch. Die Rolle des Staates ist beim Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur so klein wie möglich zu halten.
- Beim Aufbau und der Ertüchtigung der Wasserstoffnetzinfrastruktur sind an strategisch sinnvollen Stellen **Anschlusspunkte** zu installieren, um eine nachträgliche Netzanbindung von Wasserstoffproduzenten und –abnehmern im Zuge der sukzessive hochlaufenden Wasserstoffwirtschaft kostengünstig und ohne Netzunterbrechungen gewährleisten zu können. Hierbei sollten neben Industrie- und Gewerbetreibenden sowie kommunalen Gewerbegebieten auch der ländliche Raum und landwirtschaftliche Betriebe, als Produzenten und Abnehmer von Wasserstoff, Berücksichtigung finden.
- **Synergien der europäischen Zusammenarbeit** müssen bestmöglich genutzt werden. Für eine Diversifizierung der Importländer, aber auch der Transportwege ist eine gleichzeitige Anbindung ganz Deutschlands **aus dem Norden, dem Westen** (Frankreich und Niederlande) sowie **aus dem Süden** (direkte Leitungskapazitäten z. B. aus Italien und Kroatien) und

perspektivisch auch **aus dem Osten** (z. B. aus der Ukraine) erforderlich, eingebunden in ein **europäisches Wasserstoff Backbone Netz**.

- Die **Überarbeitung der EU-Gasbinnenmarkt-Richtlinie** muss einen funktionierenden Wettbewerb im EU-Binnenmarkt auch zukünftig sicherstellen. Gleichzeitig sollten die Unbundling-Vorgaben (vertikal und horizontal) den Umbau und Hochlauf unterstützen und nicht durch Überregulierung ausbremsen.
- Es ist von Anfang an der Aufbau einer **strategischen Wasserstoffreserve** mit zu bedenken, die über marktliche Absicherungsprodukte zu sichern ist. Mit dem Erdölbevorratungsverband (EBV) oder der Gasbranche mit großen Kavernen- und teils auch mit Porenspeichern stehen für die Aufgabe der Schaffung geeigneter Speicherkavernen erfahrene Einrichtungen zur Verfügung.

4) Anwendungsfelder – breit denken, pragmatisch vorgehen

Eine lange Diskussion über vorrangige Zuteilung von konkreten Mengen an Wasserstoff für bestimmte Anwendungsfelder und damit einseitige Privilegierungen stehen nicht in unserem Fokus. Wir legen unseren Fokus auf **einen zügigen Wasserstoffhochlauf**, national und international. Die Diskussionen im Rahmen der GEG Novelle 2023, wonach Wasserstoff im Wärmesektor zwar schlussendlich erlaubt werden könnte, aber letztlich für die Wärmeversorgung aufgrund von Kosten und Verfügbarkeit nicht geeignet sei, zeigt, wie es nicht geht. Denn diese Wertung ist nur so lange überzeugend, wie man ein statisches Verständnis von Innovationen und Marktentwicklungspotenzialen hat. Dem stellen wir Technologieoffenheit und Innovationskraft entgegen.

Und Wasserstoff kann noch mehr, wenn man seinen Blick weitet. So kann beispielsweise aus dem Ausland importiertes, mit Wasserstoff und CO₂ produziertes synthetisches Methan für vielfältige Anwendungsfelder genutzt werden. Der Vorteil von Wasserstoff und Wasserstoffderivaten ist, dass diese direkt in die vorhandene (gegebenenfalls noch aufzurüstenden) Gasinfrastruktur eingespeist werden können. Die Flüssiggas-Infrastruktur von morgen ist somit die Wasserstoff-, E-Fuel- und Biokraftstoff-Infrastruktur von übermorgen. Zur Anlandung und Verteilung dieser regenerativen Kraftstoffe können die gleichen Häfen, Knotenpunkte und Verteilnetze genutzt werden. Damit wird Wasserstoff über seine direkten Anwendungsformen hinaus zum Katalysator für technologieoffene Lösungen klimaneutraler Anwendungen. Gerade beim Thema wasserstoffbasierter E-fuels gilt: Es ist nicht die Aufgabe des Staates, innovative Technologien einseitig auszusperrern. In unserem Grundverständnis brauchen wir Offenheit, brauchen wir mehr "sowohl als auch" anstelle einseitiger Privilegierung.

- **Der Aufbau regelbarer Kraftwerke, H₂ ready, ist** für das Stromsystem in Deutschland von besonderer Priorität und damit ein konkretes Investitionsfeld für den zügigen Einsatz und Hochlauf von Wasserstoff. Die Diskussionen um das Strommarktdesign müssen diesem Anwendungsfeld Rechnung tragen, um deren Implementierung von Beginn an marktwirtschaftlich zu organisieren.
- **Verschiedene industrielle Anwendungen** stehen ebenfalls im Zentrum des deutschen Interesses für die Zukunft des Industriestandorts – mit großem und oft schnell zu hebendem Potenzial, Wertschöpfung und Emissionsreduktionen zusammen zu bringen. Beispielhaft sei hierfür „grüner Stahl“ genannt.
- Entlang des Klimaschutzgesetzes sind zudem jene Sektoren von Beginn an in den Blick zu nehmen, die ihre gesetzlichen Vorgaben nicht erfüllen und neue technologische Optionen dringend benötigen. Die Rolle von klimaneutralen Gasen für den **Wärmesektor** (Stichwort „Gasheizungsverbot“) darf nicht durch die vom BMWK gesetzten Rahmenbedingungen von vornherein verunmöglicht werden.
- Auch der **Verkehrssektor** (Straßenverkehr, Flugverkehr, Schifffahrt) braucht Technologieoffenheit statt ideologischer Engführung: E-Mobilität, E-fuels, Biokraftstoffe und Wasserstoff sollen ihre spezifischen Vorteile in Gänze entfalten können. Im Bereich Wasserstoff sind Rahmenbedingungen zügig dafür zu setzen, dass insbesondere für den Lkw-Verkehr, und grundsätzlich in bestimmten Bereichen als Alternative auch für den Pkw-Verkehr, eine Wasserstofftankinfrastruktur und der Aufbau eines europäischen Netzes sichergestellt sind. Die Bundesregierung muss dafür unverzüglich die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um den beabsichtigten Aufbau eines initialen Netzes an Wasserstofftankinfrastruktur bis 2025 anzugehen. Zudem muss sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene im Rahmen der AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) dafür stark machen, dass bereits im Jahr 2027 ein ausreichendes und flächendeckendes Wasserstofftankstellennetz in den Mitgliedstaaten der EU zur Verfügung steht.

Diese Veröffentlichung der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag dient ausschließlich der Information. Sie darf während eines Wahlkampfes nicht zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden.

Herausgeber: CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag
Thorsten Frei MdB
Stefan Müller MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin