

# Pressemitteilung

Deutscher Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband e. V.



Deutscher Wasserstoff- und  
Brennstoffzellen-Verband

Nr. 6/20 (2. Oktober 2020)

## Bundesumweltministerium verabschiedet sich von der Nationalen Wasserstoffstrategie

**Der Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) zur Umsetzung der europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) ignoriert die Ziele der Bundesregierung und der EU und gefährdet damit hunderttausende deutsche Arbeitsplätze, die wirtschaftlichen Chancen einer breiten Markteinführung von Wasserstoff und das Erreichen der Klimaziele im Verkehr.**

- Mit dem Referentenentwurf blockiert das BMU die Entwicklung der Wasserstoffwirtschaft und Brennstoffzellentechnologie, die durch die Nationale Wasserstoffstrategie (NWS) einen Schub bekommen sollte. So wird das Erreichen der ausgerufenen industrie- und klimapolitischen Ziele verhindert.
- Erneuerbare strombasierte Kraftstoffe und Brennstoffzellenfahrzeuge sollen nach dem Willen von Ministerin Schulze keine Chance erhalten, um einen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele im Verkehr zu leisten.
- **Aber noch viel bedenklicher ist, dass das BMU die Beschlüsse des Kabinetts, des Bundestags und des Bundesrats zur nationalen Wasserstoffstrategie ignoriert.**

Das BMU verabschiedet sich mit seinen Vorschlägen von den Klimazielen 2030 und der Nutzung von grünem Wasserstoff im Verkehr und fokussiert sich zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr nahezu ausschließlich auf die batterieelektrische Mobilität. Wesentlich zur Erreichung der Klimaziele ist allerdings, dass auch der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe für nicht batterieelektrische Fahrzeuge erheblich zunimmt. Doch soll dieser nach Sicht des BMU in den kommenden Jahren sogar sinken. Damit steht der Entwurf im Widerspruch zu Vorschlägen aus Industrie und Wirtschaft, die eine stufenweise ambitionierte Steigerung der Treibhausgasreduzierung bei Kraftstoffen und teilweise Unterquoten von grünem Wasserstoff beinhalten.

„Das BMU schlägt damit de facto vor, dass in den kommenden fünf Jahren nichts bei der Treibhausgasreduzierung der Antriebsenergie im Verkehr geschehen soll. Der derzeitige Fahrzeugbestand mit rund

---

Der DWV informiert über Wasserstoff als Energieträger und Brennstoffzellen als Energiewandler im Rahmen einer umweltverträglichen Energiewirtschaft, vor allem auf der Grundlage erneuerbarer Primärenergien.

**Nachdruck frei — Belegexemplare erbeten**

Hrsgb.: Dt. Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband e.V., Berlin;  
Post: Robert-Koch-Platz 4, 10115 Berlin  
Tel.: (030) 39820 9946-0; Fax: -9

Verantw.: Dr. Ulrich Schmidtchen, Berlin  
Internet: <http://www.dwv-info.de>  
E-Mail: [h2@dwv-info.de](mailto:h2@dwv-info.de)

53 Millionen Benzin- und Dieselfahrzeugen wird praktisch nichts zum Klimaschutz beitragen können. Damit steht aber auch fest, dass weder die aktuellen Klimaziele noch die kürzlich in Brüssel angekündigten wesentlich ambitionierteren Ziele im Verkehr erreicht werden. Notwendig ist ein breiter, technologieoffener Ansatz und keine singuläre Fixierung auf nur eine Technologie mit dem hohen Risiko von Strafzahlungen, falls die Ziele nicht erfüllt werden. Hierdurch entsteht mehrfacher Schaden: Erstens finanziell durch den notwendigen Zukauf von Emissionsrechten anderer Mitgliedstaaten, zweitens durch die damit verbundenen wettbewerblichen Nachteile gegenüber den verkaufenden Mitgliedstaaten und drittens durch die ausbleibende Entwicklung einer Wasserstoffwirtschaft und der damit verbundenen Stärkung der erneuerbaren Industrien“, sagte Werner Diwald, Vorstandsvorsitzende des DWV.

Die Bundesregierung ist durch Europarecht dazu verpflichtet, bis 2030 einen Anteil von erneuerbaren Energien im Verkehr in Höhe von 14 % gemäß der Erneuerbare-Energien-Richtlinie II (RED II, Renewable Energy Directive II) zu erreichen. Das BMU sieht hingegen nur eine Treibhausgasreduzierung von 7,5 % bis 2026 vor. Wie es dann weiter gehen soll ist fraglich. Selbst die Automobilindustrie ist hier ambitionierter und fordert eine Treibhausgasreduzierung gegenüber dem Referenzwert von mindestens 15 % bis 2030.

Das BMU plädiert zudem durch die Mehrfachanrechnung von elektrischem Strom für eine Klima-Mogelpackung. So soll fossiler Strom, der in der E-Mobilität genutzt wird, nur mit 40 % seines CO<sub>2</sub>-Footprints und dann sogar zusätzlich vierfach auf das Ziel der RED II angerechnet werden. Durch diesen Trick, den das BMU vorsieht, wird der fossile Strom rechnerisch sogar besser als erneuerbare Energien. Verantwortungsvoller Klimaschutz geht anders.

Die Bundesregierung hatte erst kürzlich angekündigt, über die europäischen Vorgaben hinauszugehen und für mehr Klimaschutz im Verkehr zu sorgen. Das BMU ist hier offensichtlich anderer Auffassung. „Zwischen dem Beschluss der Bundesregierung in der nationalen Wasserstoffstrategie, die RED II ambitioniert umzusetzen und globaler Technologiemarktführer der Wasserstofftechnologien zu werden, und der vom BMU vorgelegten Gesetzentwurf besteht ein direkter Widerspruch. Das ist aus Sicht des Klimaschutzes und einer nachhaltigen Wirtschafts- und Industriepolitik nicht akzeptabel und wird der Vorbildfunktion, die Deutschland im Rahmen der derzeitigen EU-Ratspräsidentschaft hat, nicht gerecht“, so Werner Diwald abschließend.

**Der DWV fordert daher, dass der vorliegende Referentenentwurf des BMU zur nationalen Umsetzung der RED II umgehend grundlegend überarbeitet wird. Die gesetzliche Regelung muss sicherstellen, dass für grünen Wasserstoff und seine Folgeprodukte in all ihren möglichen Anwendungen im Verkehr eine marktwirtschaftliche und nachhaltige industrielle Nachfrage erzeugt wird.**

### **Über den DWV**

Der Deutsche Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband (DWV) ist seit 1996 als Interessenverband auf die Förderung einer zügigen Markteinführung des Energieträgers Wasserstoff und der Brennstoffzellentechnologie ausgerichtet. Ziel ist es, alle Aspekte einer künftigen Versorgungsinfrastruktur mit Wasserstoff, dessen Herstellung und energetische Nutzung — insbesondere die Energieumwandlung mittels Brennstoffzellen — in eine Sach- und Perspektivdiskussion einzubringen sowie die Marktentwicklung aktiv mitzugestalten. Unsere 351 persönlichen Mitglieder und 126 Mitgliedsinstitutionen und -unternehmen stehen für bundesweit mehr als 1,5 Millionen Arbeitsplätze; der Verband repräsentiert somit einen bedeutenden Teil der deutschen Wirtschaft ([www.dwv-info.de](http://www.dwv-info.de)).