
Deutsche Industrie- und Handelskammer

Stellungnahme

Informelle Konsultation zu den Wasserstofffahrplänen nach § 71k GEG

A. Das Wichtigste in Kürze

Mit der grundlegenden Novellierung des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) durch die Bundesregierung, welche zum 1. Januar 2024 rechtskräftig wurde, müssen Heizungsanlagen i. S. d. § 71 GEG zukünftig überwiegend mit erneuerbaren Energien oder unvermeidbarer Abwärme betrieben werden. Je nach Art der Wärmezeugung bzw. Heizungsanlage bestehen unterschiedliche Fristen zur Umsetzung.

Die Ausnahmeregelung in § 71k GEG erlaubt während einer Übergangsfrist bis zum Anschluss an ein Wasserstoffnetz weiterhin den Einbau, die Aufstellung und den Betrieb einer Heizungsanlage, die Erdgas verbrennen kann. Somit müssen Heizungsanlagenbetreiber, die in den Anwendungsbereich des § 71k GEG fallen, nicht die stufenweisen Erhöhungen des Anteils erneuerbarer Energien einhalten. Eine zentrale Voraussetzung für die Anwendbarkeit dieser Regelung ist das Vorliegen eines sogenannten Fahrplans. § 71k Abs. 1 und 2 sieht vor, dass der Fahrplan einvernehmlich beschlossen und veröffentlicht wird.

Die Wirtschaft ist umfassend vom GEG und insbesondere vom § 71k betroffen. Zum einen besitzen viele Betriebe eigene Immobilien, die von den Vorgaben des GEG, z. B. zum Heizungsaustausch oder zur Einhaltung der Erfüllungsfristen für Erneuerbare, betroffen sind. Zum anderen sind Unternehmen in gemieteten Räumlichkeiten betroffen, wenn durch Änderungen am Gebäude sich die Nebenkosten erhöhen. Hier ist vor allem die Umlagemöglichkeit von energetischen Sanierungen relevant. Zudem gibt es viele Betriebe, die im Immobiliensektor tätig sind und daher direkt von den Vorgaben betroffen sind.

- Eine vorschnelle Stilllegung von Gasnetzen sollte vermieden werden, da diese langfristig von alternativen Energieträgern oder Medien (Wasser, Abwasser, Glasfaser) genutzt werden könnten. Dies würde der Wirtschaft erhebliche Kosten für den Infrastrukturaufbau sparen.

- Um eine praxisnahe Ausgestaltung der Fahrpläne zu erreichen, sollte eine Synchronisierung der Fahrpläne mit anderen, teilweise übergeordneten Planungen und deren Revisionszyklen erfolgen (insbesondere Netzentwicklungspläne, Kernnetzaufbau, Kommunale Wärmeplanung). Dabei sollte auch der Zusammenhang zwischen den Transformationspfaden, beziehungsweise dem Ausbau der Strom- und Wärmenetze berücksichtigt werden.
- Aktuell fehlen allerdings regulatorische Rahmenbedingungen für die Transformation der Verteilnetze, insbesondere mit Blick auf die Finanzierung und Absicherungsmechanismen.
- Es ist fraglich, ob nach Abschluss der jeweiligen kommunalen Wärmeplanungen alle Parameter ausreichend bekannt sind, um einen verbindlichen Fahrplan bis zum 30. Juni 2028 zu erstellen. Auch die Anforderung eines Nachweises durch einen Wirtschaftsprüfer über die Wirtschaftlichkeit der Umstellung durch die Verteilnetzbetreiber erscheint bis zum 30.06.2028 nicht erfüllbar. Hinzu kommt, dass der Aufbau der Wasserstoffnetze ein sich dynamisch entwickelndes neues Geschäft ist. Daher sollten die Fahrpläne die Möglichkeit bieten, auf veränderte Bedarfe zu reagieren. Alternativ sollte die Frist verlängert werden können.

B. Bewertung im Einzelnen

Allgemeines

Wir unterstützen die Einführung von Fahrplänen als sinnvolles Instrument zur Schaffung klarer Rahmenbedingungen für die Verteilnetze. Eine Einreichung über ein elektronisches Verfahren vereinfacht und beschleunigt die Prozesse.

Wir möchten jedoch unterstreichen, dass noch viele Fragen beim Wasserstoffmarkthochlauf ungeklärt bleiben und viel Unsicherheit in der Wirtschaft herrscht. Flexibilitätsoptionen sind daher wesentlich, um auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können.

Anforderungen

Um eine praxisnahe Ausgestaltung der Fahrpläne zu erreichen, sollten diese im Zusammenhang mit anderen parallelen Prozessen hergestellt werden, wie insbesondere der kommunalen Wärmeplanung, den Netzentwicklungsplänen für Gas und Wasserstoff, dem Kernnetzausbau sowie den Transformationspfaden und dem Ausbau der Strom- und Wärmenetze. Da es sich bei der kommunalen Wärmeplanung jedoch um einen rollierenden Prozess handelt, sollte die Möglichkeit zur Anpassung der Fahrpläne vorgesehen werden. So sollte es beispielsweise in den Prüfgebieten möglich sein, neue Wasserstoffnetzausbaugebiete auszuweisen oder bestehende zu erweitern und dafür die Fahrpläne zu ergänzen (s. Eckpunkt 4).

Darüber hinaus halten wir es für sinnvoll, angesichts der begrenzten Personalressourcen der Planungsstelle eine Teilplanung durch die Verteilnetzbetreiber zu ermöglichen.

Die Vorgabe mindestens eines Fahrplans je planungsverantwortlicher Stelle, die ein Wasserstoffnetzausbaugbiet ausweist, halten wir für praxisfern und überflüssig. In der Praxis werden Verteilnetzbetreiber für ihr gesamtes Netzgebiet prüfen, wo die Versorgung mit Wasserstoff möglich und wirtschaftlich ist und entsprechend für diese Gebiete Fahrpläne entwickeln, die nicht zwingend mit den Gemeindegrenzen übereinstimmen. Insofern kann ein Fahrplan mehrere Teilgebiete und damit auch Gemeindegebiete umfassen.

Außerdem ist noch zu klären, wie das Zusammenspiel über kommunale Grenzen und unterschiedliche Konzessionsgebiete hinweg geregelt ist. Dies ist entscheidend, wenn vorgelagerte Infrastrukturen als Nachweis für gesicherte Versorgung gelten sollen.

Wirtschaftliche Überprüfung

Unserer Ansicht nach sollte der Begriff des wirtschaftlichen Betriebs der Infrastruktur näher erläutert werden. Insbesondere ist der Bezugszeitraum nicht bekannt. Zum Vergleich: Das Amortisationskonto für das Wasserstoffkernnetz soll bis 2055 ausgeglichen sein. Auch die „Bezahlbarkeit“ bedarf einer weiteren Konkretisierung: Wie ist sie zu verstehen und ab welchem Zeitpunkt nach Beginn der Investitionen sollte sie erreicht sein?

Außerdem ist fraglich, warum der Nachweis der wirtschaftlich günstigsten Lösung nur für die Wasserstoffversorgung verlangt wird. Aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft sollte nur der Nachweis der Wirtschaftlichkeit und nicht der Nachweis, dass es sich um die günstigste Lösung handelt, verlangt werden.

Kritisch zu sehen ist auch, dass Punkt 1a faktisch die Einberechnung von Fördermitteln in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ausschließt.

Außerdem sollte die unter Punkt 2 vorgesehene Darstellung der Kosten und der Finanzierung für die Umstellung der Infrastruktur ausdrücklich auch den Bau der dafür erforderlichen Infrastruktur umfassen. Allein für die ersten 10.000 km (Kernnetz) sind Kosten in der Größenordnung von 20 Milliarden Euro anzusetzen. Auch die Kosten für den Stromnetz- und Wärmenetzausbau sollten in den Vergleich der wirtschaftlichsten Lösung mit einfließen.

Die gemäß 1c vorgesehene Darstellung der ausreichenden Erzeugung und Speicherung von Wasserstoff gehört hingegen nicht zu den Befugnissen der Verteilnetzbetreiber. Denn weder die Verteilnetzbetreiber noch die Gemeinden können sich verbindlich zu dieser Zukunftsfrage äußern, die stark von Importen, Infrastruktur, Angebot und Nachfrage sowie einem noch nicht absehbaren Regulierungsrahmen abhängt. Darüber hinaus liegt die Preisbildung für Wasserstoff nicht in den Händen der Verteilnetzbetreiber.

Abgesehen vom Kernnetz fehlen derzeit noch Rahmenbedingungen für die Umwandlung von Gasverteilnetzen in Wasserstoffnetze. Sollte das in Punkt 2 der allgemeinen Bemerkungen

formulierte Verbot, die Fahrpläne auf Annahmen über einen zukünftigen Rechts- und Regulierungsrahmen zu stützen, aufrechterhalten werden, würde die Wirtschaftlichkeitsprüfung aufgrund der fehlenden Rahmenbedingungen höchstwahrscheinlich negativ ausfallen.

Nachweise/Einzureichende Dokumente

Zunächst ist es fraglich, ob nach Abschluss der jeweiligen kommunalen Wärmeplanungen alle Parameter ausreichend bekannt sind, um einen verbindlichen Fahrplan bis zum 30. Juni 2028 zu erstellen. Für Kommunen unter 100.000 Einwohner besteht die Pflicht, den kommunalen Wärmeplan erst am 30. Juni 2028 zu verabschieden. Auch die Anforderung eines Nachweises durch einen Wirtschaftsprüfer über die Wirtschaftlichkeit der Umstellung durch die Verteilnetzbetreiber erscheint bis zum 30. Juni 2028 nicht erfüllbar. Schließlich ist unklar, wie mit den Bedarfen von Industriekunden außerhalb eines Wasserstoffgebiets umgegangen werden soll. Viele Unternehmen können nicht immer wirtschaftlich elektrifizieren, sollten aber die Möglichkeit haben, ihre Prozesse zu defossilisieren und klimaneutral zu werden. Insofern sollten die Belange der Unternehmen für die Transformation oberste Priorität haben. Die Fahrpläne sollten daher flexibel ausgestaltet sein und es den Netzbetreibern ermöglichen, auf veränderte Bedarfe zu reagieren und die Frist gegebenenfalls zu verlängern.

Neue Elektrolyseprojekte könnten im Laufe der Zeit die Versorgung neuer Gebiete mit Wasserstoff sinnvoll machen. Gleiches gilt für die Annahmen zur Wasserstoffversorgung über vorgelagerte Netzebenen aus den Netzentwicklungsplänen. Diese Annahmen sollten entsprechend der Fortschreibung der Netzentwicklungspläne für Gas und Wasserstoff, welche ab 2026 alle zwei Jahre erfolgen soll, angepasst werden können.

Darüber hinaus halten wir eine enge Zusammenarbeit der verschiedenen Planungsträger für erforderlich, um eine wirtschaftliche Versorgung mit Wasserstoff insgesamt zu gewährleisten und sicherzustellen. Es ist darauf zu achten, dass sogenannte Insellösungen zur Erzeugung und Speicherung von Wasserstoff nicht notwendig und gegebenenfalls im Vergleich zu Alternativen unwirtschaftlich werden.

C. Ergänzende Informationen

a. Ansprechpartner mit Kontaktdaten

Louise Maizières

Leiterin des Referats für Wasserstoff, Wärme und alternative Antriebe

030/20308-2207

maizieres.louise@dihk.de

b. Beschreibung DIHK

Wer wir sind:

Unter dem Dach der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) sind die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich die DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein. Denn mehrere Millionen Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung sind gesetzliche Mitglieder einer IHK - vom Kiosk-Besitzer bis zum Dax-Konzern. So sind DIHK und IHKs eine Plattform für die vielfältigen Belange der Unternehmen. Diese bündeln wir in einem verfassten Verfahren auf gesetzlicher Grundlage zum Gesamtinteresse der gewerblichen Wirtschaft und tragen so zum wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess bei.

Grundlage unserer Stellungnahmen sind die wirtschaftspolitischen/europapolitischen Positionen und beschlossenen Positionspapiere der DIHK unter Berücksichtigung der der DIHK bis zur Abgabe der Stellungnahme zugegangenen Äußerungen der IHKs und ihrer Mitgliedsunternehmen.