

Antrag

**der Abgeordneten Stephan Jersch, Sabine Boeddinghaus, Deniz Celik,
Dr. Carola Ensslen, Olga Fritzsche, Norbert Hackbusch, Metin Kaya,
Cansu Özdemir, Dr. Stephanie Rose, David Stoop, Heike Sudmann
und Insa Tietjen (DIE LINKE)**

**Betr.: Wundertüte Wasserstoff: Großes Interesse, großes Potenzial – aber
auch ein großer Beitrag zur Energiewende und zum Klimaschutz?**

Die Energiewende, der Abschied von fossilen Energieträgern, ist für die Erreichung der Klimaziele „alternativlos“. Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie haben bei der Energiewende das Potenzial, leistungsfähige, umweltverträgliche und nachhaltige Lieferanten von grüner Energie zu sein.

Die Energiebilanz der Herstellung von Wasserstoff ist generell schlecht, sie liegt zwischen 60 und 90 Prozent. Der heute genutzte Wasserstoff wird meistens aus Erdgas gewonnen, verursacht also den Ausstoß von CO₂. In der Wasserstofffarbenlehre wird er als „grauer“ Wasserstoff bezeichnet.

Im November 2019 verabschiedeten die Landesregierungen der fünf deutschen Küstländer ihre gemeinsame Wasserstoffstrategie. Diese Strategie verfolgt das übergeordnete Ziel, bis zum Jahr 2035 eine grüne Wasserstoffwirtschaft in Norddeutschland errichtet zu haben. Der Anteil „grünen“ Wasserstoffs am insgesamt eingesetzten Wasserstoff soll schrittweise bis auf möglichst 100 Prozent gesteigert werden.

Mit dem mittlerweile beendeten Projekt Norddeutsche EnergieWende 4.0 sollten anhand von Demonstratoren Wege einer vollständigen Transformation des Energiesystems und damit die Dekarbonisierung vorangetrieben werden. Die Schlüsseltechnologie zur Energiegewinnung und Speicherung soll der „grüne“ Wasserstoff sein (siehe Drs. 21/19932, „Wasserstoff als Schlüsseltechnologie?“).

Der Senat geht laut Antworten auf diverse Schriftliche Kleine Anfragen aus der Bürgerschaft davon aus, Wasserstofftechnologie und hierauf basierende Verfahren zur Herstellung synthetischer Kraftstoffe würden mit zunehmendem Anteil erneuerbarer Energien als Dekarbonisierungsoption, insbesondere in der Industrie, im Schwerlast-, Schiffs- und Flugverkehr sowie als großvolumiges und saisonales Speicher- und Transportmedium, an Bedeutung gewinnen. Grundsätze dabei seien, dass Wasserstoff prioritär aus „grünem“ Strom stammen soll und eine Wertschöpfung in der Metropolregion Hamburg aufgebaut werden soll. Import von „grünem“ Wasserstoff ist als zweite Ebene der Strategie auch vorgesehen.

Erneuerbarer Wasserstoff wird aber nur begrenzt verfügbar sein, damit ein wertvolles Gut darstellen. Aufgrund des Herstellungsprozesses für „grünen“ Wasserstoff muss generell davon ausgegangen werden, dass mit einer heimischen Produktion „grünen“ Wasserstoffs der Bedarf im Sinne einer Eins-zu-eins-Umstellung von fossilen Energiequellen auf „grünen“ Wasserstoff niemals zu decken sein wird. Diesen bekannten Mehrbedarf mit nicht grünem Wasserstoff zu decken, wäre klimapolitisch ein Rückschritt.

Darum ist eine Priorisierung von Einsatzbereichen notwendig, die den Wasserstoffbedarf mit der verfügbaren Menge „grünen“ Wasserstoffs in Einklang bringt.

Internationale Ansätze zur Zertifizierung von „grünem“ Wasserstoff lassen unseres Wissens nach erkennen, dass bisher nur für Teile der sogenannten Wasserstoffwertschöpfungs- beziehungsweise Versorgungskette Zertifizierungssysteme vorliegen oder in Entwicklung sind.

Die Stadt Hamburg sollte aus ihrer auch internationalen Verantwortung heraus Einfluss nehmen auf eine möglichst frühzeitige Integration von nachhaltigkeitsrelevanten Aspekten in der Gestaltung der Wasserstoffimportinfrastruktur sowie bei Entwicklung von angepassten Zertifizierungssystemen für grünen Wasserstoff.

Vor diesem Hintergrund möge die Bürgerschaft beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. sich auf Bundes- und EU-Ebene dafür einzusetzen, einen fundierten Vorschlag zu Zertifizierungssystemen für „grünen“ Wasserstoff auszuarbeiten;
2. den städtischen Unternehmen bei der Nutzung von Wasserstoff verbindlich vorzuschreiben, „grünen“ Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen einzusetzen,
3. im Bereich seiner Zuständigkeit, zum Beispiel für öffentliche Unternehmen wie VHH und HHA sowie Flotte Hamburg, auch in der Ramp-up-Phase eines Wasserstoffmarktes (wie im Ampel-Koalitionsvertrag auf Bundesebene vorgesehen) keinen nicht grünen Wasserstoff einzusetzen.
4. Fördermittel für den Wasserstoffeinsatz davon abhängig zu machen, dass keine anderen Optionen (Energiesparen oder andere Energieträger) infrage kommen.
5. frühzeitig nachhaltigkeitsrelevante Aspekte in Entwicklung und Gestaltung einer möglichen Wasserstoffimportinfrastruktur im Hafen einzubringen. Dazu ist unter anderem eine Kooperation mit norddeutschen Seehäfen, der Einsatz von Feeder-Schiffen beziehungsweise die Nutzung vorhandener Pipelines einzubeziehen.
6. der Bürgerschaft über den Stand der Umsetzung bis zum Ende des 2. Quartals 2022 zu berichten.