

Bericht

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung
der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) zum Thema

„NEW 4.0/Norddeutsches Reallabor“

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Dennis Thering**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 16. September 2022. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Nach einstimmigem Beschluss des Ausschusses gemäß § 58 Absatz 2 GO stand der Projektkoordinator des Norddeutschen Reallabors (NRL), Herr Prof. Dr. Werner Beba, als Auskunftsperson zur Verfügung. Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

II. Beratungsinhalt

Der Koordinator des NRL, Herr Prof. Dr. Werner Beba, stellte einleitend Zielsetzung und Tätigkeit des Projektes anhand einer Präsentation vor (siehe Anlage zum Protokoll Nummer 22/8 des Ausschusses).

Aus Sicht der schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter belege das NRL in Anbetracht einer Verzehnfachung der schleswig-holsteinischen Erzeugerkapazitäten innerhalb von drei Jahren die gute Kooperation der norddeutschen Länder. Es zeige, wie Produktion und Einsatz der erneuerbaren Energien aussehen könnten und sei im politischen Raum hinsichtlich regulatorischer Fragen und der Anwendungsförderung dieser Technologien relevant. Wie auch bei der Überarbeitung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) deutlich geworden sei, spiele bei der Wasserstoff-Regulatorik die Ermöglichung geeigneter Geschäftsmodelle eine besondere Rolle. Hinsichtlich der finanziellen Förderung appellierten sie an die Abgeordneten, ihre politischen Kontakte auf Bundesebene zu nutzen, damit auch nach einer Kürzung der Ansätze des Bundeshaushalts für Reallabprojekte die Folgeprojekte des NRL ausreichend unterstützt würden. Auch sie stünden deswegen aktuell in Kontakt zu dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) und würden prüfen, welche weiteren Fördermöglichkeiten seitens des Landes existierten. Die große Dynamik in diesem Entwicklungsbereich müsse man im Blick haben.

Auf die Bitte der schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten um nähere Erläuterungen zum Thema der regulatorischen Maßnahmen erwähnten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter zunächst die Problematik der Zusammensetzung des Strompreises. So seien die Netzentgelte in Schleswig-Holstein, wo ein starker Ausbau der erneuerbaren Energien stattfindet, sehr hoch. Weitere Aspekte bildeten

das Strommarktdesign, Flexibilitätsmechanismen und die Nutzung von Abschaltstrom auch für industrielle und andere Sektorenkopplungsanwendungen, da gegenwärtig Strom aus abgeregelten Windkraftanlagen nicht einfach beispielsweise für die Wasserstoffproduktion genutzt werden könne. Darüber hinaus sei wichtig, wie man ab 2035 mit dem industriell entstandenen CO₂ umgehen wolle (Carbon Capture and Utilization). Mit dem Projekt „Westküste 100“ sei beispielsweise dessen Nutzung für die Produktion von synthetischem Kerosin erprobt worden, doch würde es perspektivisch aufgrund seiner Entstehung aus CO₂, das in der industriellen Fertigung anfalle, nicht mehr als „grünes Kerosin“ gelten. Dabei wäre ohne eine geeignete Regelung die Herstellung synthetischer Treibstoffe ab 2035 am Markt nicht mehr wirtschaftlich. Des Weiteren setzten sie sich für eine Lösung der Problematik ein, dass Wasserstoff nicht als „grüner Wasserstoff“ gelte, wenn er nicht durch neue und explizit hierfür errichtete Windkraftanlagen produziert werde. Denn es gebe eine Reihe von Windparks in Schleswig-Holstein, die jetzt aus der EEG-Förderung herausfielen, aber für solche Projekte genutzt werden könnten. Gerade die Weiternutzung dieser Anlagen wäre in ihren Augen als nachhaltig zu betrachten.

Herr Prof. Dr. Beba fügte zur Thematik der Netzentgelte hinzu, dass § 19 der Stromnetzentgeltverordnung für die energieintensive Industrie ab einer bestimmten Betriebsstundenzahl eine Reduzierung der Netzentgelte vorsehe. Diese Regelung honoriere ein systemdienliches Verhalten nicht – wenn ein Unternehmen es beispielsweise mit der Errichtung einer Anlage schaffe, Strom dann zu beziehen, wenn Überschüsse bestünden, und den Verbrauch zu reduzieren, wenn der Anteil des Stroms aus erneuerbaren Energien zu gering sei. Außerdem sei dringend über die bestehende einheitliche Gebotszone in Deutschland zu diskutieren: Vor allem im Norden würden die Windkraftanlagen gebaut, der Netzausbau betrieben und die Vorgabe eines neunzigprozentigen Anteils an Ökostrom in der Region wäre leicht zu erfüllen. Die Bildung mehrerer Gebotszonen wie beispielsweise in Schweden würde zu einer Neuverteilung der Netzentgelte führen und dem Norden bessere Perspektiven eröffnen. Des Weiteren berichtete er, dass das NRL mit den Energie- und Industrieunternehmen erprobt habe, Prognosen über potenzielle Netzengpässe innerhalb von 24 Stunden zu entwickeln. Es sei ein technisches und ökonomisches Modell erarbeitet worden, in dem beispielsweise ein großes Unternehmen bei einem Überangebot an Windstrom seinen Wärmetauscher anschalte, wodurch der Strom genutzt und Abregelungen verhindert würden. Derartiges könne regulatorisch sehr einfach umgesetzt werden, erfordere aber auch einen Anreiz für die Unternehmen zum Aufbau geeigneter Technologien und zum Einsatz des abgeregelten Windstroms. Dies würde auch zu Einsparungen nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz für die Erzeuger führen.

Der Vorsitzende des schleswig-holsteinischen Ausschusses bat im Namen des Ausschusses um eine Übersicht über die regulatorischen Hemmnisse, für deren Beseitigung sich die Politik einsetzen möge (siehe Anlage).

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten sahen die Zuständigkeit für die meisten der angesprochenen Punkte auf Bundesebene. Falls Arbeitsaufträge an die Länder gestellt würden, wären sie daran sehr interessiert. Sie erkundigten sich, ob in allen drei Ländern des NRL bereits alle Partner mitwirkten, die es sich wünsche.

Herr Prof. Dr. Beba antwortete, dass bereits 53 Partner mitarbeiteten und mit den neuen Projekten noch einmal bis zu vier weitere hinzukämen. Dies bringe wegen der generellen Eigenständigkeit der Unternehmen stets auch Verwaltungs- und Integrationsaufwand mit sich. Sie würden eine Teilnahme von NAH.SH begrüßen, da man dann das Funktionsmodell in der Wertschöpfungskette im öffentlichen Personennahverkehr gerade im Long-Distance-Bereich gut zeigen könne.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE erkundigte sich nach den Erfahrungen mit den Genehmigungsverfahren für die Anlagen erneuerbarer Energien und ob hierbei noch Wünsche offen seien. Außerdem interessierten ihn die Akzeptanz der Windkraftanlagen in den Kommunen und ein möglicher Nachholbedarf hinsichtlich der Information und Beteiligung.

Herr Prof. Dr. Beba erklärte hierzu, dass Monitoringverfahren für die gesamte Region existierten und zahlreiche Studien erbracht hätten, dass die Menschen umso positiver der Energiewende gegenüber stünden, je mehr Windkraftanlagen in einer Region

vorhanden seien. Hier sei ein Bewusstseinswandel festzustellen. Seinem Eindruck nach befinde man sich bei den Genehmigungsverfahren für die Hamburger Projekte auf gutem Weg, die Genehmigungsbehörde sei gut aufgestellt. Artenschutz werde noch ein spannendes Thema werden, zumal es dort umstrittene Neuregelungen gebe.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten fragten, ob – und wenn ja, wie – die großen Energieerzeuger in die Projekte eingebunden seien. Darüber hinaus baten sie um eine Einschätzung, ob die Einspeisungsmöglichkeit von Wasserstoff ins Erdgasnetz im Interesse der Energiesicherheit Entlastung gegenüber der gegenwärtigen Gasknappheit bieten könne. Darüber hinaus interessierte sie, ob die Prozesse beschleunigt werden könnten. Sie sagten zu, sich auf Bundesebene gegen die Rücknahme der Kürzungen im Förderprogramm Reallabore einzusetzen und wollten wissen, ob das Land Schleswig-Holstein derzeit mehr Mittel in die Programme investiere.

Herr Prof. Dr. Beba erwähnte zur ersten Frage die Beteiligung des Versorgers E.ON Hanse. Hier finde derzeit eine Umstrukturierung statt. Die norddeutschen Wasserstoffaktivitäten würden bei der HanseWerk AG gebündelt, die zusammen mit der Avaccon AG eine neue Gesellschaft gegründet habe (HAzwei GmbH). Damit erhalte Hansewerk im Norden ein großes Gewicht und es eröffneten sich viele Perspektiven. Zur zweiten Frage führte er aus, dass die Beimischung von Wasserstoff funktioniere, er sie jedoch vor dem Effizienzaspekt mit Skepsis sehe. Bei einer Kraftwärmekopplung dagegen werde mit Wasserstoff Wärme und Strom erzeugt, wodurch der Effizienzgrad von Wasserstoff sehr zunehme. Grundsätzlich befinde sich im Moment zu wenig Ökostrom im Netz, als dass man massiv den Erdgasersatz durch Wasserstoff im Erdgasnetz betreiben könne. Er halte dies auch nicht für die Lösung der Zukunft.

Zur Frage, ob die Landesregierung Geld für die Reallabore einsetze, erklärten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter, derzeit eine solche Möglichkeit zu prüfen.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten erinnerten daran, dass es bei SINTEG fünf Modellregionen, fünf Ergebnisthesen und möglicherweise unterschiedliche Rückmeldungen gegeben habe und wollten vor diesem Hintergrund wissen, für wie realistisch die Regierungsvertreter und Herr Prof. Dr. Beba die Schaffung einer Experimentierklausel auf Bundesebene und eine Neugestaltung der Gebotszonen hielten.

Herr Prof. Dr. Beba wies darauf hin, dass diese Thematik nur der Bund regulatorisch lösen könne. Was die Experimentierklausel bei SINTEG anbetreffe, hätten Hamburg und Schleswig-Holstein seinerzeit eine Bundesratsinitiative gestartet, die zu einer entsprechenden Regelung geführt habe. Ein solcher Weg wäre also gangbar. Die Frage hinsichtlich der Schaffung einer Gebotszone könne er derzeit nicht beantworten.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete wies darauf hin, dass solche Bemühungen manchmal schon an den anliegenden Bundesländern gescheitert seien.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten sprachen sodann die Kerosin-Produktion an. Die Erzeugung liege eher an der Westküste, die Verwendung in der Metropolregion Hamburg, wobei der Flughafen Hamburg eine wichtige Rolle spiele. Sie wollten wissen, an welche weiteren Einsatzbereiche außer dem ab 2024 vorgesehenen Betrieb der Gepäckfahrzeuge mit synthetischem Kerosin gedacht werde.

Herr Prof. Dr. Beba stellte richtig, dass der Flughafen nicht synthetisches Kerosin für die Gepäckfahrzeuge einsetze, sondern Brennstoffzellen. Es werde reiner Wasserstoff für Spezialfahrzeuge verwendet. Das Bundesverkehrsministerium wolle massiv die Erzeugung von Beimischungen synthetischen Kerosins beschleunigen, was für das Projekt „Westküste 100“ sehr vorteilhaft sei. Darüber hinaus existiere ein weiteres Projekt der Firma Shell in Hamburg und an anderen Standorten, was er aufgrund des bis 2030 auf 50 Prozent steigenden Bedarfs an Beimischungen in den Turbinen positiv bewertete.

Der Hamburger AfD-Abgeordnete fragte, wie stark die Abhängigkeit von China beim NRL sei und ob konkrete Schritte unternommen würden, um eine mögliche Abhängigkeit zu reduzieren.

Herr Prof. Dr. Beba merkte an, dass diese Frage eher auf eine politische Diskussion ziele. Was die Partner des NRL anbetreffe, lägen keine direkten Abhängigkeiten von chinesischer Seite vor. Aktuell sei eher relevant, dass es durch die Unterbrechung der Lieferketten auch bei der Konzeptionierung von Großelektrolyseanlagen keine Technologiesouveränität für die einzelnen Komponenten gebe und einzelne Teile von Lieferanten aus asiatischen Ländern bezogen werden müssten.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete bekräftigte, dass NEW 4.0 und das Nachfolgeprojekt die gute norddeutsche Zusammenarbeit und deren positive Wirkungen belegten. Erfreulich sei auch die starke Beteiligung schleswig-holsteinischer Firmen. Er erkundigte sich nach der Zusammenarbeit mit dem Reallabor in Hemmingstedt und ob gegebenenfalls auf eine Verbesserung hingewirkt werden solle. Bezugnehmend auf die derzeitigen Kapazitäten und darauf, dass diese im Jahr 2025 mit Inbetriebnahme einer der größten Anlagen Europas für regenerativ erzeugten Wasserstoff bei 20 bis 30 MW liegen sollten, fragte er, um welches Volumen es sich allein in Brunsbüttel handeln würde, wenn die dortigen Firmen ihren Wasserstoff komplett ersetzen wollten. Ihm liege an einer Zahl, die den Produktionsbedarf deutlich mache, und hielt fest, dass man sich mit dieser Technologie insgesamt am Anfang befinde. Die benötigten Mengen regenerativ erzeugten Wasserstoffs könnten bei Weitem noch nicht geliefert werden. Dies müsse auch beim Einsatz von Zwischenlösungen eine Rolle spielen.

Herr Prof. Dr. Beba nahm hinsichtlich der erforderlichen Erzeugungskapazitäten für Brunsbüttel eine Menge von mindestens 200 MW an und ging für Norddeutschland von mindestens 1 bis 2 GW aus. Der Erdgasverbrauch in Deutschland liege bei 700 TW/h. In Anbetracht dieser Werte und des Sachstands sei ein schneller Ersatz nicht denkbar. Wegen des großen Know-hows in Japan und – aufholend – auch in China bestehe ein Erprobungswetlauf um die Fähigkeit, Wasserstofftechnologien aufzubauen und zu skalieren. Die Kooperation mit dem Reallabor in Hemmingstedt befinde sich auf einem guten Weg. Ein gemeinsames Vorhaben wäre für die Förderbedingungen zu groß gewesen, man sei jedoch im Gespräch. Im Frühjahr 2023 veranstalte man eine gemeinsame Konferenz und rücke über die Schnittstelle für das die Raffinerien betreffende Folgeprojekt noch enger zusammen.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.

Dennis Thering, Berichterstattung



Hemmnisse und regulatorische Vorschläge zum schnellen Hochlauf einer grünen Wasserstoffwirtschaft in Deutschland

Im Norddeutschen Reallabor (NRL) werden im industriellen Maßstab Vorhaben zur Sektorkopplung und Erzeugung von grünem Wasserstoff erprobt und umgesetzt. Als Zusammenschluss aus Forschung, Industrie und Politik bietet das NRL durch seinen gesamtsystemischen Projektansatz ideale Voraussetzungen für praxiserprobte Vorschläge zur Regulatorik der Wasserstoff- und Energiewirtschaft. Bereits in der frühen Projektphase wurden Hürden identifiziert, die einem schnellen Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft in Deutschland entgegenstehen. Einige zentrale Aspekte werden im Folgenden kurz erläutert und passende regulatorische Maßnahmen vorgeschlagen, um diesen Hürden zu begegnen. Hierbei ist zu beachten, dass die Themen aktuell z.T. noch Forschungsgegenstand sind und daher noch keine abschließenden Aussagen getätigt werden können. Aufgrund der kurzen Frist der Anfrage sowie Urlaubs- und Krankheitsbedingten Abwesenheiten greifen die unten genannten Punkte nur eine Auswahl der Vorschläge an die Politik auf.

Delegated Act zur RED II / Experimentierklausel

Zielgerichtete und möglichst verlässliche rechtliche Rahmenbedingungen sind für das Gelingen des Markthochlaufs für grünen Wasserstoff unabdingbar. Der delegierte Rechtsakt (DA) zu den Anforderungen an nachhaltig erzeugten Wasserstoff für nachhaltige Kraftstoffe (renewable fuels of non-biological origin - RFNBO) in der RED II wird dabei für den Verkehrsbereich eine zentrale Rolle spielen. Unklar ist dagegen noch, ob die dort festzusetzenden Anforderungen auch für die Anwendung von Wasserstoff in anderen Sektoren neben der Mobilität maßgeblich sein werden, wobei die begründete Vermutung besteht, dass das mittelfristig der Fall sein wird.

Allerdings sind derzeit vielfältige Rechtsunsicherheiten im europäischen wie deutschen Rechtsrahmen durch den DA zu konstatieren, wodurch vielfach Investitionsentscheidungen verschoben werden. Daher ist der Gesetzgeber dazu angehalten, die Rechtsunsicherheiten schnellstmöglich zu beseitigen. Konkret geht es um die folgenden vier Aspekte:

- Die künftige Reichweite des Anwendungsbereich für den DA ist unklar. Derzeit soll der DA unmittelbar „nur“ für die Anrechenbarkeit von RFNBO auf die EE-Ziele für den Verkehrssektor gelten. Dennoch werden sich voraussichtlich einige nationale Regelungen für andere Bereiche ebenfalls auf die Vorgaben des delegierten Rechtsakts beziehen. Es sollte politisch entschieden und rechtlich klargestellt werden, welchen Stellenwert der DA im Rechtsrahmen für die Wasserstoffwirtschaft genau haben soll.
- Bei der Regulierung zur Wasserstoffdefinition für den Verkehrssektor sind bereits erhebliche zeitliche Verzögerungen entstanden. Es ist noch nicht absehbar, wann der DA in Kraft treten wird. Mit Vorschlag vom 14.9.2022 macht sich das EU-Parlament dafür stark, dass die Vorgaben für grünen Wasserstoff nicht mehr in einem DA durch die EU-Kommission, sondern in der RED III selbst geregelt werden. Allerdings ist bisher nicht absehbar, dass diese allgemeine Definition Einfluss auf die spezifischen Festlegungen für den Verkehrsbereich im DA haben würden. Eine allgemeine Definition für grünen Wasserstoff in der RED III könnte zwar die Schaffung eines verlässlichen

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Rechtsrahmens weiter verzögern, andererseits auch mehr Klarheit bringen, als diese durch einen DA für einen Sektor möglich wäre. Der europäische Gesetzgeber ist dazu angehalten, sich im anstehenden Trilog zur RED III rasch auf eine verlässliche Regelung zu einigen und – sofern die Regulierung künftig unmittelbar in der RED III verortet sein soll – diese kurzfristig In Kraft treten zu lassen und dabei das Verhältnis zum DA eindeutig zu klären.

- Bei den geplanten Festlegungen im DA stellen sich eine Reihe von Auslegungsfragen zur Einhaltung der Ermächtigungsgrundlage für den DA in Art. 27 Abs. 3 RED II. Daraus resultieren Rechtsunsicherheiten, die beseitigt werden sollten. Unter anderem ist der Inhalt der Ermächtigungsgrundlage in Art. 27 Abs. 3 UAbs. 7 RED II nicht eindeutig. So bleibt unklar, ob Art. 27 Abs. 3 UAbs. 7 RED II die Kommission zu einer umfassenden Methodik für grünen Wasserstoff ermächtigt, oder lediglich auf eine Konkretisierung bestimmter, in den Unterabsätzen 5 und 6 geregelter Einzelfragen abstellt. Dies sollte im Zuge der Überarbeitung der RED II in Art. 27 Abs. 3 RED III klargestellt werden. Auch sollte genau überprüft werden, inwieweit sich die vorgeschlagenen Regelungen des DA im Rahmen der Ermächtigung halten. Insbesondere in Bezug auf das Zusätzlichkeitserfordernis für Strom aus einer Direktleitung erscheint dies zumindest fraglich (vgl. Art. 27 Abs. 3 UAbs. 5 RED II und Art. 3 lit. b) Entwurf des DA).
- Schließlich sollte der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber sicherstellen, dass eine Abstimmung der Anreizinstrumente für die Produktion oder Nutzung von grünem Wasserstoff im Verkehrssektor und – soweit dies gewünscht würde, um eine sektorenübergreifende Einheitlichkeit der Anforderungen zu erreichen – auch darüber hinaus an die Vorgaben des DA erfolgt. Je nach Komplexität der Vorgaben verändern sich auch die Kosten für die grüne Wasserstoffproduktion. Je höher die Anforderungen an den Strombezug, desto teurer werden die Kosten für die Wasserstoffproduktion insgesamt sein. Gleichzeitig können bisher im DA nicht oder nicht ausreichend berücksichtigte Aspekte wie die konkrete Netzsituation bei einer bloßen Übernahme der Kriterien zu neuen Problemen führen. Dieses Zusammenwirken zwischen rechtlichen Anforderungen, wirtschaftlichen Kosten und Folgewirkungen auf andere Bereiche muss bei der weiteren Ausgestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen für grünen Wasserstoff berücksichtigt werden.

Gleichzeitig ist nochmals zu betonen, dass es bei den Vorgaben des DA lediglich um die Voraussetzungen geht, die für eine Anrechnung der so hergestellten Mengen grünen Wasserstoffs auf die Erreichung der Erneuerbaren-Ziele des Verkehrssektors eingehalten werden. Der deutsche Gesetzgeber ist daher nicht daran gebunden, wenn er aus bestimmten Gründen einen Wasserstoffhochlauf nach anderen Kriterien steuern wollte. Alleinige Konsequenz wäre dann, dass die Anrechnung nur anhand des durchschnittlichen Anteils erneuerbarer Energien erfolgen würde, so dass größere Mengen Wasserstoff oder anderer anrechenbarer erneuerbarer Energien benötigt würden, um die Ziele zu erreichen.

Daher stünde dem deutschen Gesetzgeber auch die Möglichkeit offen, generell andere Definitionen zu schaffen oder im Rahmen von temporären Sonderregelungen für Erprobungsphasen zur Herstellung von grünem Wasserstoff mittels Experimentierklauseln Regelungen zu treffen, die Ausnahmen von den europäischen Anforderungen an die Produktion von grünem Wasserstoff in Bezug auf die Anrechenbarkeit auf die THG-Minderungsziele im Verkehrssektor zulässt. Eine solche Experimentierklausel könnte z.B. in den §§ 37a ff. BImSchG oder der 37. BImSchV geschaffen werden.



Netzentgelte

Durch die Elektrifizierung von industriellen Prozessen kommt es in der Regel zu höheren Netzanschlussleistungen. Gleichzeitig wird der Strombezug deutlich unregelmäßiger, aufgrund der fluktuierenden Verfügbarkeit des Stroms aus erneuerbaren Energien, so dass die 7.000 Jahresvollaststunden unter Umständen nicht erreicht werden, die für eine Befreiung der Netzentgelte erforderlich sind. Dies kann zu signifikant höheren Stromnebenkosten führen und die Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen zur Dekarbonisierung in industriellen Prozessen verhindern. Insbesondere im Norden Deutschlands, der Vorreiterregion bei Erneuerbaren Energien, bestehen ohnehin hohe Netzentgelte. Aktuell wird somit Flexibilität und Dekarbonisierung von Prozessen mittels erneuerbarer Energien nicht belohnt, sondern bestraft.

Es bedarf daher einer grundlegenden Änderung der heutigen Vorgaben für Netzentgeltreduktionen, um Hemmnisse abzubauen und entsprechende Steuerungsanreize für die Bereitstellung von Flexibilität zu schaffen. Da zukünftig die Bundesnetzagentur für die Ausgestaltung der Bedingungen für den Netzzugang und die Netzentgelte zuständig sein muss, muss der Gesetzgeber zügig die Voraussetzungen schaffen, dass dies möglich wird und dabei die europarechtlichen Spielräume nutzen, um Vorgaben für die Gestaltung der Transformation durch die Ausgestaltung der Netzentgelte zu machen. Eine weitere Möglichkeit bestünde in einem an den im mittlerweile außer Kraft getretenen § 7 SINTEG-VO geregelten angelehnten Mechanismus der Erstattung eines wirtschaftlichen Nachteils in Zusammenhang mit der Stromnetzentgeltverordnung. Eine solche Regelung könnte auch auf die energieintensive Industrie ausgeweitet werden und würde so einen starken Anreiz zur Elektrifizierung der Prozesse bieten.

Möglichkeiten zur Strompreisbegrenzung bzw. -reduzierung

Die hohen Energiekosten in Deutschland bedrohen die globale Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Unternehmen, diese Kosten können an den Weltmärkten nicht an die Kunden weitergegeben werden. Mittelfristig könnten dadurch industrielle Strukturen der energieintensiven Grundstoff- und Metallindustrie aus Deutschland verschwinden. Ein Industriestrompreis, wie es ihn in anderen Ländern bereits gibt (z.B. USA, Frankreich) würde zu einer höheren Planungssicherheit und stärkeren Wettbewerbsfähigkeit der energieintensiven Unternehmen beitragen.

Mit der bisherigen Ausgestaltung des Merit-Order-Prinzips als Preisbildungsmechanismus im Strommarkt kommt es in der aktuellen Situation zu hohen Strompreisen, welche den Markthochlauf von Wasserstoff gefährden. An dieser Stelle könnte die Reform des Preisbildungsmechanismus mit einer Entkopplung von Strom- und Gaspreisen zu einer Entlastung führen.