



Nachhaltige und gerechte Wasserstoffimporte

Forderungspapier der deutschen Zivilgesellschaft zur Wasserstoff-Importstrategie

H_2 ZERO EMIS
CLEAN ENERGY OF THE

Nachhaltige und gerechte Wasserstoffimporte

Forderungspapier der deutschen Zivilgesellschaft zur Wasserstoffimportstrategie

Grüner Wasserstoff und seine Derivate sind für die weltweite Energiewende und Klimaneutralität ein zentraler Baustein. Deutschland plant einen großen Teil seines Bedarfes zu importieren, wobei die notwendige Menge von Annahmen zu Nachfrage, Verfügbarkeit und erhofften Kostenvorteilen abhängt, welche jedoch noch unsicher sind.^{1,2} Gleichzeitig versprechen sich potenzielle Exportländer, insbesondere des Globalen Südens, durch Wasserstoff größere Anteile an der globalen Wertschöpfung. Die faire Teilhabe der Partnerländer an den Vorteilen der Projekte gehört zu einer Partnerschaft auf Augenhöhe dazu. Importvorhaben sind also so zu konzipieren, dass sie:

- die Transformation in Sektoren, die für Klimaneutralität auf Wasserstoff angewiesen sind, *und*
- die Energiewende, Wertschöpfung sowie nachhaltige Entwicklung in den Exportländern fördern.

Um dies zu erreichen, bedarf es einer Reihe von Nachhaltigkeitskriterien und -zielen. Wir fordern die Bundesregierung dazu auf, diese in der Wasserstoffimportstrategie als zentrale Leitlinien für deutsche Wasserstoffprojekte und -partnerschaften zu verankern.

Auf Governance- und zwischenstaatlicher Ebene gehören dazu:

- **Art, Nutzung & Umfang des Importwasserstoffs:** Nur grüner Wasserstoff bzw. Derivate auf Basis von zusätzlichen erneuerbaren Energien und ausschließlich deren effiziente Nutzung in nicht direkt-elekrifizierbaren Anwendungen sollten gefördert werden.³
- **Partizipativer Ansatz:** Die Zivilgesellschaft der Exportländer sollte frühzeitig bei der Anbahnung von Wasserstoffpartnerschaften, -strategien und -projekten konsultiert werden.
- **Good Governance & Transparenz:** Einhaltung der Menschenrechte und Standards zur Korruptionsbekämpfung (z.B. EITI) müssen Voraussetzungen für jedes Engagement sein.
- **Systemischer Ansatz:** Die Wasserstoffprojekte müssen in die nationalen und regionalen Energiewende-, Klimaschutz- und Entwicklungspläne (SDG-Ziele) eingebettet werden.
- **Wissens- & Technologieaustausch** durch bilaterale Forschungs- und Kooperationsprojekte.
- **Wertschöpfung:** Der Aufbau / die Ansiedlung industrieller Strukturen rund um Wasserstoff in den Exportländern sollte gezielt unterstützt werden (z.B. Eisenschwämme-Herstellung).
- **Staatliche Einnahmen:** Regelungen, die eine angemessene Erhebung von Steuern und Abgaben verhindern, sollten abgebaut werden.
- **Staatsschulden:** Eine übermäßige Verschuldung der Exportländer zur Projektfinanzierung muss vermieden werden. Finanzielle Risiken müssen minimiert und gerecht geteilt werden.

^{1,2}vgl. Fraunhofer ISI - [Langfristszenarien & Impulspapier \(2024\)](#) „Was wissen wir über Wasserstoffimporte?“

³vgl. Klima-Allianz Deutschland – [Wasserstoff-Positionspapier der deutschen Zivilgesellschaft \(2021\)](#)

Auf Projektebene gehören dazu:

Negative Auswirkungen vermeiden:

- **Eine Sozial-ökologische Folgenabschätzung** ist vor Projektplanung zwingend durchzuführen.
- **Wasserbedarf & Abwassermanagement:** Die Wasserversorgung darf durch das Projekt unter keinen Umständen verschlechtert werden. Stattdessen sollte sie z.B. durch zusätzliche Meerwasserentsalzung verbessert werden. Die anfallende Lake ist umweltgerecht zu entsorgen.
- **Energiearmut:** Importe aus Ländern mit Energiearmut sind nur dann zu erlauben, wenn die Wasserstoffprojekte nachweislich zur Überwindung von Energiearmut beitragen.
- **Landnutzung:** Landnutzungskonflikte durch Konkurrenzsituationen sind im Sinne der lokalen Bevölkerung zu lösen. Zwangsumsiedlungen und illegale Landnahme sind auszuschließen.
- **Gesundheits- & Sicherheitsrisiken:** Es sind höchste Standards einzuhalten.

Lokale Teilhabe und Nutzen schaffen:

- **Information & Mitbestimmung:** Projektbetroffene Bevölkerung sollte frühzeitig und umfangreich informiert und in Planung, Durchführung und Monitoring beteiligt werden.
- **Capacity Building & Arbeitsplätze:** Es sollten möglichst viele, dauerhafte und attraktive Arbeitsplätze in den Projekten für die heimische Bevölkerung geschaffen werden und diese z.B. durch Aus- und Fortbildungen sowie Stärkung des Bildungssystems unterstützt werden.
- **Lokale Wertschöpfung:** Lokale Unternehmen sollten gezielt in neuen Kompetenzen gefördert und z.B. als Zulieferer in das Projekt eingebunden werden.

Werden Wasserstoffimportvorhaben entsprechend gestaltet, können Win-Win-Kooperationen und Chancen in den Exportländern geschaffen werden. Werden diese Dimensionen nicht ausreichend berücksichtigt, können hingegen gravierende soziale und ökologische Auswirkungen die Folge sein und Wasserstoffprojekte eine neue Art der Rohstoffausbeutung darstellen.

Auch die lokale Akzeptanz kann selbst bei Projekten mit nachhaltigem Anspruch gefährdet werden. In Namibia haben z.B. zivilgesellschaftliche Vertreter*innen ihre Unzufriedenheit in einem [Brief](#) geäußert – ihnen zufolge seien Beteiligung, Transparenz und Naturschutz unzureichend. Da es für die Umsetzung von Nachhaltigkeitskriterien noch keinen Best-Practice-Standard gibt, ist es besonders geboten, genügend Raum für Aushandlungsprozesse und breite Partizipation zu schaffen. Zwar begrüßen wir, dass die Bundesregierung „hohe Umwelt- und Nachhaltigkeitsstandards“ und „maximale Synergien“ mit einer nachhaltigen Entwicklung und Transformation vor Ort angekündigt hat.⁴ Jedoch stehen eine Konkretisierung und Operationalisierung dieser Ziele noch aus. So bestehen begründete Befürchtungen, ob kommende Projekte tatsächlich derart gestaltet werden oder sich Rufe nach einem maximal schnellen, umfangreichen und günstigen Import durchsetzen.

Wir fordern daher von der Bundesregierung in der Importstrategie folgende Zusagen für einen anschließenden Konkretisierungs- und Operationalisierungsprozess:

⁴vgl. [Fortschreibung der Nationalen Wasserstoffstrategie](#) (S. 5 und 28)

1. **Konkrete, ambitionierte Anforderungen (= Standards) zu den jeweiligen sozial-ökologischen Nachhaltigkeitskriterien festzulegen** und diese kohärent in allen ökonomischen und regulatorischen Instrumenten zu operationalisieren. Dies beinhaltet **Strukturen und Verfahren** wie z.B. Lieferkettengesetz und Zertifizierung, welche die **Standardeinhaltung sicherstellen** und gestärkt werden sollten.
2. **Klare Ziele und Konzepte für die Unterstützung der nachhaltigen Wertschöpfung und Entwicklung in den Partnerländern** mithilfe der kooperativen Instrumente der Bundesregierung zu definieren, insbesondere der Entwicklungszusammenarbeit.
3. **Nachhaltigkeitsstandards systematisch zu monitoren, regelmäßig zu evaluieren** und in einem **transparenten, institutionalisierten und partizipativen Prozess mit der Zivilgesellschaft** Deutschlands und der Partnerländer kontinuierlich **weiterzuentwickeln**.
4. **Konsequente Bemühung um internationale Abstimmung, gegenseitige Anerkennung und Verbreitung** von ambitionierten Nachhaltigkeitsstandards.

Unsere Forderungen und Umsetzungsvorschläge im Detail:

(1) Konkrete & ambitionierte Nachhaltigkeitsstandards sowie belastbare Umsetzungsinstrumente:

Im Fachdiskurs herrscht große Einigkeit: Die o.g. Nachhaltigkeitskriterien sind relevant.⁵ Daher sollten diese kohärent in allen Förder-, Finanzierungs- und Garantieprogrammen verankert werden. Dies empfiehlt auch die aktuelle Studie „Politische Instrumente zur Gewährleistung der Nachhaltigkeit von Wasserstoffimporten“.⁶ Zu jedem Kriterium sollte zudem ein konkretes, verbindliches Anforderungsniveau als Standard festgelegt werden. Dies sollte gemeinsam mit den Partnerländern und ihrer Zivilgesellschaft erfolgen, um ein faires Maß an lokalen Benefits und ausreichend strikte sozial-ökologischen Nachhaltigkeitsstandards zu definieren, die es durch Projektträger zu schaffen bzw. einzuhalten gilt. Falls eine partizipative Standard-Entwicklung vor den nächsten Ausschreibungsrunden der Förderprogramme nicht mehr möglich ist, kann die Bundesregierung initial eigenständig Standards setzen. Diese sollten dann jedoch unbedingt ambitioniert hoch angesetzt sein und über internationale Mindeststandards von UN und ILO hinausgehen. Denn gerade in der frühen Phase des subventionierten Markthochlaufs hat der Staat großen Einfluss auf die Etablierung verantwortlicher Standards, welche die Projekte zwar geringfügig verteuern, jedoch Integrität, Akzeptanz und somit Resilienz sichern.

Im nächsten Schritt ist es entscheidend, die tatsächliche Einhaltung der Standards durch regelmäßige unabhängige Kontrollen und konkrete Nachweispflichten sicherzustellen. Beim Fördermechanismus H2Global sehen wir diesbezüglich sowie bei Ambitionsniveau, Transparenz und Gewichtung der Standards noch Nachbesserungsbedarf, auch wenn wir deren Breite begrüßen. Um Verstöße gegen die Standards für Betroffene selbst anzeigbar zu machen, bedarf es zudem einer Beschwerdestelle.

⁵Vgl. [Nationaler Wasserstoffrat](#), [Heinrich-Böll-Stiftung & Brot für die Welt](#), [WWF Deutschland](#), [PtXHub](#), [PtXLab](#), [GIZ](#), [Öko-Institut](#) ⁶vgl. [Wuppertal Institut \(18.03.2024\)](#) im Auftrag von Brot für die Welt

Sollte auf Zertifizierungssysteme zurückgegriffen werden, müssen diese mindestens die o.g. Kriterien umfassen sowie verlässlich (staatlich überprüft), kontinuierlich und korruptionsfrei sein. Zudem sollten die Nachhaltigkeitsstandards in EU-Regulatorik verankert werden, um auch nicht geförderte Importe kohärent abzudecken.

Einen weiteren wichtigen Einhaltung- und Präventionsmechanismus stellen menschen- und umweltbezogene unternehmerische Sorgfaltspflichten dar, wie sie in UN- und OECD-Leitsätzen formuliert und deutschem Lieferkettengesetz verankert sind. Diese sollten gestärkt werden.

(2) Klare Ziele und Konzepte für nachhaltige Wertschöpfung und Entwicklung in den Partnerländern: Deutsche Wasserstoffvorhaben sollten idealerweise über lokale Vorteile hinaus auch Nutzen für Exportländer auf nationaler Ebene schaffen, wie z.B. den Aufbau neuer Wertschöpfungsketten. Die Art und ein fairer, ausreichender Umfang an zu schaffenden Benefits sollten durch Dialog auf Augenhöhe im Rahmen der Wasserstoffpartnerschaften ermittelt werden. Dabei muss von Beginn an die lokale Bevölkerung und Zivilgesellschaft intensiv einbezogen werden, um ein „Elite-Capture“ zu vermeiden, bei dem die Gewinne in den Händen weniger bleiben. Es sollte für diverse Interessen sensibilisiert und ein möglichst gemeinnütziges Benefit-Sharing geplant werden.⁷ Sowohl deutsche Projektträger - durch Vorgaben in Förderprogrammen - als auch die staatliche Entwicklungszusammenarbeit (EZ) sind in die Pflicht zu nehmen, Nutzen im Partnerland zu schaffen. Dafür müssen zusätzliche Mittel geschaffen werden. Der Einfluss der Projektträger beschränkt sich meist auf die o.g. *lokalen* Nutzen, während sich durch Vorbereitung und Begleitung der Wasserstoffvorhaben durch die staatliche EZ auch *volkswirtschaftliche* Nutzen schaffen lassen. Wertschöpfung und Arbeitsplätze werden sich jedoch meist nur in signifikantem Umfang ergeben, wenn es gelingt, industrielle Strukturen rund um Wasserstoff – auch zu dessen heimischer Nutzung - im Partnerland aufzubauen bzw. anzusiedeln.⁸

(3) Partizipative Weiterentwicklung der Standards: Die Befürchtung mancher Akteure im Diskurs, den Wasserstoffhochlauf durch zu ambitionierte Standards zu hemmen, kann durch regelmäßige Überprüfung der Standards vermieden werden. Dies sollte in einem transparenten, institutionalisierten und partizipativem Prozess unter Einbeziehung von Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft aus Deutschland sowie den Partnerländern geschehen.⁹

(4) Internationale Standards: Schließlich sollte sich Deutschland als Vorreiter auch in internationalen Foren wie EU (z.B. European Hydrogen Bank), G7, Climate Club, CEM/IEA und IPHE für ambitionierte Standards einsetzen. Die Erklärung auf der COP28 zu deren gegenseitiger Anerkennung ist generell zu begrüßen, jedoch ist die ISO TS 19870 lediglich als Berechnungsmethode und nicht zur Definition von „sauberem“ Wasserstoff zu verwenden, da aufgrund fehlender absoluter Emissionsgrenzwerte Greenwashing-Gefahr besteht. Wir halten dafür den Green Hydrogen Standard für geeigneter.¹⁰

⁷vgl. [Universität Hamburg](#) ⁸vgl. [UNIDO & IDOS](#), [PtXHub](#) ⁹vgl. Nationaler Wasserstoffrat – [Stellungnahme zur Importstrategie](#) (S. 7) ¹⁰vgl. Green Hydrogen Organisation – [GH2 Standard](#)

Berlin, 18.03.2024

Impressum:

Klima-Allianz Deutschland e.V.

Invalidenstraße 35

10115 Berlin

T 030 780 899 520

E info@klima-allianz.de

W www.klima-allianz.de

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages