

Mitteilung des Senats vom 19. Juli 2022**Aktueller Stand der Transformation der Bremer Stahlindustrie sowie der Bremer IPCEI-Großprojekte zur Entwicklung einer Wasserstoffwirtschaft**

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 20/1502 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der aktuelle Verfahrensstand der Bremer Wasserstoff-IPCEI Projektanträge „DRIBE2“, „Clean Hydrogen Coastline“ und „WIPLiN“?

Im Dezember 2020 beschlossen 22 EU-Mitgliedsstaaten sowie Norwegen ein „Important Project of Common European Interest“ (IPCEI) für Wasserstoff durchzuführen. Die Bundesregierung hatte auf Basis eines Interessenbekundungsverfahrens am 28. Mai 2021 entschieden, 62 deutsche Großvorhaben auszuwählen, darunter die in der Frage genannten. Alle Projekte durchlaufen ein Notifizierungs- und Genehmigungsverfahren, das die nachfolgend dargestellten Schritte beinhaltet:

1. Pränotifizierung

Die Vorhaben reichen ihre Projektskizzen und weitere Formulare über das zuständige Bundesministerium bei der Europäischen Kommission (Generaldirektion Wettbewerb) ein. Die Europäische Kommission prüft die Unterlagen und stellt gegebenenfalls Rückfragen bei den Projekten.

2. Notifizierung

Die Vorhaben reichen ihre nach den Maßgaben der Pränotifizierung überarbeiteten Projektanträge zur förmlichen Notifizierung bei der Europäischen Kommission ein. Anschließend nimmt die Europäische Kommission abschließend Stellung zu den Projektunterlagen. Am Ende des Notifizierungsverfahrens stehen unter anderem die beihilfefähigen Kosten, die maximalen Fördersummen und -quoten fest.

3. Nationale Antragstellung

Nach Abschluss der Notifizierung reichen die Projekte nationale Förderanträge beim zuständigen Bundesministerium ein (die nationale Antragstellung kann bereits während des Notifizierungsverfahrens vorbereitet werden).

4. Nationaler Förderbescheid

Der formale Förderbescheid für das IPCEI-Projekt wird durch das zuständige Bundesministerium nach Abschluss und den Maßgaben des EU-Notifizierungsverfahrens erteilt. Vor Erteilung des Förderbescheids schließt das zuständige Bundesministerium projektbezogene Verwaltungsvereinbarungen mit den jeweiligen Ländern ab.

Die Europäische Kommission arbeitet die Vorhaben in sogenannten Notifizierungswellen nacheinander ab. Die Bremer Projekte sind verschiedenen Wellen zugeordnet, woraus sich der unterschiedliche Verfahrensstand ergibt. Projektbezogen stellt sich dieser wie folgt dar:

DRIBE2 (Direct Reduced Iron Bremen Eisenhüttenstadt)

Für das Vorhaben hat im Sommer 2021 das Pränotifizierungsverfahren begonnen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz beabsichtigt die Europäische Kommission das Notifizierungsverfahren bis Ende Oktober 2022 vollständig abzuschließen. Somit könnte DRIBE2 gegen Ende des Jahres 2022 einen nationalen Förderbescheid durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz erhalten.

Der Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz Dr. Robert Habeck hatte bei seinem Besuch in Bremen am 16. Juni 2022 die beabsichtigte Förderung des Projekts DRIBE2 in Bremen ausdrücklich bestätigt, die nationalen Mittel stünden bereit. Zudem würde ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn genehmigt, der durch das Unternehmen beim Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz beantragt werden kann.

Clean Hydrogen Coastline

Das Vorhaben fällt in die Notifizierungswelle, in der Infrastrukturprojekte wie Pipelines, Elektrolyseure und Speicher zusammengefasst sind. Die Unterlagen zur Pränotifizierung wurden im April 2022 eingereicht. Mit dem Abschluss des Notifizierungsverfahrens rechnet das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gegen Ende des Jahres 2022. Der nationale Förderbescheid für das Projekt Clean Hydrogen Coastline ist ab dem 1. Quartal 2023 zu erwarten. Seitens der Projektträger ist die Antragstellung für einen vorzeitigen Maßnahmenbeginn bereits erfolgt, um die Genehmigungsplanungen einzuleiten.

Eng verbunden mit dem Projekt Clean Hydrogen Coastline ist das Vorhaben Hyperlink der Gasunie. Im Projekt Hyperlink beabsichtigt Gasunie in Bremen die Errichtung einer Wasserstoffleitung als Anbindung des Standorts Mittelsbüren zum norddeutschen Wasserstoffnetz. Hyperlink befindet sich in derselben Notifizierungswelle wie Clean Hydrogen Coastline und ist daher zeitlich auf demselben Stand.

Weil mit den Projekten Clean Hydrogen Coastline und Hyperlink die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Wasserstoffversorgung des Standorts/des Stahlwerks geschaffen werden, stehen diese in engem Zusammenhang mit DRIBE2.

WIPLiN – Wasserstoff für die Infrastruktur und Produktion der Luftfahrt in Norddeutschland

Die Frist für die Abgabe der Dokumente für die Pränotifizierung hat die Europäische Kommission auf Ende Juli 2022 festgelegt. Der Abschluss der Notifizierungsverfahren wird im Laufe des Jahres 2023 erwartet. Airbus strebt einen vorzeitigen Maßnahmenbeginn in 2022 an.

2. Wann ist nach Kenntnis des Senats mit der endgültigen Entscheidung der Europäischen Kommission über die Förderung der Projekte sowie die Höhe der förderfähigen Kosten zu rechnen?

Die endgültige Entscheidung der Europäischen Kommission über die Zulässigkeit der Förderung sowie die Höhe der förderfähigen Kosten stehen am Ende des Notifizierungsverfahrens fest.

Auf Basis der Informationen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz ist der Abschluss des Notifizierungsverfahrens für

- das Projekt DRIBE2 im Oktober 2022,
- die Projekte Clean Hydrogen Coastline und Hyperlink gegen Ende 2022 und

— für das Projekt Wiplin im Laufe des Jahres 2023

zu erwarten.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Dauer des jeweiligen Notifizierungsverfahrens letztendlich allein in der Hand der Europäischen Kommission liegt.

3. Welche Rolle spielen nach Informationen des Senats die überarbeiteten Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz und Energiebeihilfen (KUEBLL) für die Förderung des Großprojektes „DRIBE2“?

Die Europäische Kommission hat am 21. Dezember 2021 die neuen europäischen Klima-, Umwelt- und Energiebeihilfeleitlinien (KUEBLL) verabschiedet. Die Leitlinien enthalten die Voraussetzungen, unter denen staatliche Beihilfen der Mitgliedstaaten in den Bereichen Klima, Umweltschutz und Energie als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.

Die beihilferechtliche Grundlage für das in Bremen zu realisierende Teilprojekt von DRIBE2 soll nach Auskunft des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz nicht mehr die IPCEI-Richtlinie, sondern stattdessen die KUEBLL sein.

Grund für diese Anpassung ist die Auffassung der Europäischen Kommission, die in den KUEBLL die geeignetere beihilferechtliche Grundlage für das Bremer Teilprojekt von DRIBE2 sieht. Nach Auskünften des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz und der Generaldirektion Wettbewerb der Europäischen Kommission hat diese Änderung keine negativen Auswirkungen auf die Förderhöhe und die Förderquote sowie den oben dargestellten Zeitplan.

Auch bezogen auf die zwischen dem Bund und Bremen abzuschließende Verwaltungsvereinbarung sind keine Änderungen im Vergleich zu dem IPCEI-Verfahren zu erwarten. Möglicherweise ergeben sich Vereinfachungen (zum Beispiel ist der Nachweis von spillover-Effekten bei einer Förderung nach KUEBLL nicht erforderlich).

4. Wie sieht die (prozentuale) Aufteilung der förderfähigen Kosten zwischen Bund und Ländern bei Projekten mit einer Förderung über die KUEBLL aus?

Die prozentuale Aufteilung der förderfähigen Kosten zwischen Bund und Ländern beabsichtigt das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz bei Projekten mit einer Förderung über die KUEBLL in dem Verhältnis 70 Prozent zu 30 Prozent zu belassen – genau wie im IPCEI-Verfahren.

5. Wie hoch sind die von den Unternehmen für den Standort Bremen vorgesehenen Investitionen bei den Projekten „DRIBE2“, „Clean Hydrogen Coastline“ und „WIPLiN“? (Bitte die Zahlen nach Projekten aufschlüsseln.)

Das gesamte Investitionsvolumen über alle Projekte in Bremen liegt bei rund 1,10 Milliarden Euro, einschließlich der vorgesehenen Förderung. Der mit Abstand größte Anteil entfällt auf das Projekt DRIBE2. Die Gesamtinvestitionssumme ist als vorläufig zu betrachten, da die Notifizierungsverfahren noch nicht abgeschlossen sind

Eine Aufschlüsselung der Zahlen nach Projekten ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da diese noch dem Vertrauensschutz unterliegen. Eine Veröffentlichung der Investitionen der einzelnen Projekte kann nach der Notifizierung erfolgen.

6. Wie hoch ist der voraussichtliche finanzielle Bedarf des Landes Bremen für die Kofinanzierung der förderfähigen Kosten der Projekte „DRIBE2“,

„Clean Hydrogen Coastline“ und „WIPLiN“? (Bitte die Zahlen nach Projekten aufschlüsseln.)

Nach jetzigem Kenntnisstand beträgt der Bedarf an Landeskofinanzierung für die genannten Projekte insgesamt rund 320,91 Millionen Euro. Diese Mittel wären ab dem Jahr 2023 (21,70 Millionen Euro) bis zum Jahr 2026 (162,12 Millionen Euro) aufzubringen. Eine Aufschlüsselung nach Projekten ist aufgrund des Vertrauensschutzes zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den voraussichtlichen Bedarf des Landes Bremen für die Projekte DRIBE2, Clean Hydrogen Coastline, WIPLiN und ergänzend Hyperlink. Sie basiert auf den aktuellen Angaben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz und des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr. Zu beachten ist die Vorläufigkeit der Zahlen, weil die Notifizierungsverfahren noch nicht abgeschlossen sind. Die Länder führen zudem hinsichtlich der Kofinanzierung Gespräche mit dem Bund. Stand Juli 2022 besteht der Bund allerdings weiterhin auf einer 30-prozentigen Kofinanzierung durch die Länder.

Tabelle: Förderbeträge, Landesanteile und Jahresscheiben (in Millionen Euro)

| | Summe | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Voraussichtliche Gesamtförderung für die Projekte DRIBE2, Clean Hydrogen Coastline, Wiplin, Hyperlink | 1 069,70 | 72,34 | 202,66 | 254,20 | 540,40 |
| Anteil Bund (70 Prozent) | 748,79 | 50,64 | 141,86 | 177,94 | 378,28 |
| Anteil Land Bremen (30 Prozent) | 320,91 | 21,70 | 60,80 | 76,26 | 162,12 |

7. Wie und in welchem Zeitraum will der Senat die erforderlichen Landeshaushaltsmittel für die Kofinanzierung der oben genannten Projekte im Falle eines positiven Förderbescheides seitens der Europäischen Kommission aufbringen?

Der Förderbescheid wird nicht von der Europäischen Kommission, sondern vom zuständigen Bundesministerium erstellt. Die Projekte DRIBE2, Clean Hydrogen Coastline und Hyperlink fallen in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz, das Projekt WIPLin in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

Gemäß Grundsatzbeschluss vom 16. November 2021 „Bremer Wasserstoff IPCEI Projekte“ unterstützt der Senat die IPCEI-Vorhaben ausdrücklich und hat eine Staatsräterunde eingesetzt, um einen Vorschlag zur Kofinanzierung zu entwickeln. Der Senat berät noch über die Finanzierung der erforderlichen Mittel. Diese ist im Rahmen der Umsetzung der Beschlüsse der Klima-Enquetekommission im Herbst des Jahres 2022 zu klären.

Die Bund-Länder-Kofinanzierung und weitere Umsetzungsfragen beabsichtigt die Bundesregierung über projektbezogene Verwaltungsvereinbarungen zwischen dem zuständigen Bundesministerium und dem Land zu regeln. Die Verwaltungsvereinbarung hat eine einheitliche Struktur für alle Länder. Pro Land und Projekt ist eine Vereinbarung vorgesehen. Länderübergreifende Projekte werden aufgeteilt. Das Muster der Verwaltungsvereinbarung wurde bereits zwischen Bund und Ländern abgestimmt. Enthalten ist eine Klausel zum generellen Vorbehalt, dass landesseitig die Haushaltsmittel tatsächlich zur Verfügung stehen. Das heißt zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Verwaltungsvereinbarung sind landesseitig noch keine Haushaltsbeschlüsse oder ähnliches nachzuweisen.

8. Wie ist der aktuelle Planungsstand des Auf-, Aus- und Umbaus der für die Dekarbonisierung des Bremer Stahlwerks notwendigen Infrastrukturen für Strom, Erdgas und Wasserstoff sowie der damit verbundenen Planungs-, Zulassungs- und Genehmigungsverfahren? Welche Schritte und Aktivitäten ergreift der Senat, um diese Verfahren zu beschleunigen?

Der aktuelle Planungsstand des Auf-, Aus- und Umbaus der für die Dekarbonisierung des Bremer Stahlwerks notwendigen Infrastruktur wird seitens des Immissionsschutzes bei der Senatorin für Klima, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau wie folgt dargestellt:

Am 28. September 2021 fand die Antragskonferenz zum immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren zur Errichtung und zum Betrieb eines 12-Megawatt-Elektrolyseurs am Standort Mittelsbüren der swb Erzeugung AG & Co. KG/Bremer Wasserstoff GmbH statt. Hierbei handelt es sich um das als Modellvorhaben aus Landesmitteln geförderte Projekt Hybit (siehe Antwort zu Frage 8.1.).

Am 21. Dezember 2021 wurde von der Bremer Wasserstoff GmbH ein entsprechender Antrag auf Genehmigung einer Neuanlage mit Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) gestellt. Die Dauer eines solchen Genehmigungsverfahrens hängt neben der Bearbeitungsdauer immer auch an der Qualität der eingereichten Unterlagen. Noch fehlende Informationen hat der Antragsteller am 14. März 2022 nachgereicht.

Behördenseitig ist die fristgerechte Bearbeitung des Genehmigungsantrags sichergestellt, sodass der aktuelle Zeitplan eingehalten werden kann. Da die Elektrolyseanlage in einem eigenständigen Verfahren nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz als Neuanlage beantragt worden ist und es sich hier um ein förmliches Verfahren nach § 10 BImSchG mit Öffentlichkeitsbeteiligung handelt, ist eine Beschleunigung des Verfahrens juristisch nicht möglich (siehe auch Antwort zu Frage 8.2).

Hinsichtlich der weiteren im Rahmen der Dekarbonisierung notwendigen Planungs- und Zulassungsverfahren begleitet die Gewerbeaufsicht des Landes Bremen die Stahlwerke Bremen aufgrund der Komplexität intensiv in den Genehmigungsverfahren. Dies geschieht durch zwei wöchentliche Besprechungen zum Stand der einzelnen Verfahren.

Die Stahlwerke Bremen haben sich darüber hinaus – wie bei solchen komplexen Verfahren üblich – aus freien Stücken mit externem Sachverstand zum Genehmigungsmanagement sowie fachjuristisch verstärkt.

- 8.1. Welche Gründe gibt es für die Verzögerung der Realisierung der 12-Megawatt-Elektrolyseanlage von swb AG/Arcelor Mittal Bremen, die laut der Bremer Wasserstoffstrategie erst bis 2023 und nicht wie ursprünglich geplant bis 2022 realisiert werden soll?

Den Förderbescheid für die Realisierung der Elektrolyseanlage im Rahmen des Projekts Hybit hat das Konsortium am 22. Dezember 2021 erhalten.

Am 5. Mai 2022 hat die Bremer Wasserstoff GmbH bei der Bremer Aufbau-Bank einen Änderungsantrag auf Verlängerung der Laufzeit bis zum 31. Dezember 2024 gestellt. Als Grund wurde unter anderem die längeren Lieferzeiten der Hauptkomponenten (Elektrolyseur, Schaltanlage) genannt. Ohne eine Laufzeitverlängerung hätte das Projekt nicht umgesetzt werden können.

Am 14. Juni 2022 hat die Bremer Wasserstoff GmbH bei der Bremer Aufbau-Bank einen weiteren Änderungsantrag auf Leistungsreduzierung des anzuschaffenden Elektrolyseurs von zwölf Megawatt auf zehn Megawatt gestellt. Die Leistungsreduzierung sei erforderlich, weil die Angebotsauswertung auf Basis der ursprünglich angestrebten zwölf Megawatt zeigte, dass die tatsächliche Investition die bisherigen

Kostenschätzungen signifikant übersteigen würde. Gründe dafür sind laut Konsortium die derzeitige Marktlage und technisch konstruktive Gegebenheiten.

Vor dem Hintergrund der aktuellen krisenhaften Entwicklungen und der negativen Auswirkungen auf Preise und Lieferketten sind die Begründungen für die Laufzeitverlängerung und die Leistungsreduzierung nachvollziehbar.

Die jeweiligen Änderungsanträge wurden bewilligt, um das Projekt Hybit und damit den Einstieg in die Dekarbonisierung der Stahlerzeugung und einen wichtigen, initialen Entwicklungsschritt als Wasserstoffstandort nicht zu gefährden.

Am 6. Juli 2022 hat das Konsortium mitgeteilt, dass als wichtiger Meilenstein für die Realisierung der Auftrag für den Bau der Elektrolyseanlage an die Rostocker APEX GROUP vergeben wurde. In dem Zusammenhang wurde die Leistung des Elektrolyseurs von zwölf Megawatt auf zehn Megawatt herabgesetzt.

- 8.2. Wann plant der Bremer Senat, das Genehmigungsverfahren für die 12-Megawatt-Elektrolyseanlage am Standort Kraftwerk Mittelsbüren abzuschließen und im Falle einer positiven Prüfung die Genehmigung dafür zu erteilen? Wie will der Senat das Genehmigungsverfahren für diese Elektrolyseanlage und ihren perspektivischen Ausbau auf 100 Megawatt/300 Megawatt beschleunigen?

Das durch das Genehmigungsverfahren für die 10-Megawatt-Anlage (ehemals zwölf Megawatt, siehe oben) geforderte Öffentlichkeitsverfahren ist abgeschlossen. Zurzeit werden Stellungnahmen durch die Senatorin für Klima, Umwelt, Mobilität und Stadtentwicklung erstellt. Wenn es keine amtsseitigen Nachforderungen zu den entsprechenden Unterlagen des Antragstellers gibt, dann kann mit einer Genehmigung nach der Sommerpause gerechnet werden. Eine Möglichkeit für eine Beschleunigung für das Genehmigungsverfahren für diese Elektrolyseanlage und ihren perspektivischen Ausbau auf 100 Megawatt/300 Megawatt durch die Behörden wird nicht gesehen. Es ist sichergestellt, dass die amtsseitige Bearbeitung fristgerecht erfüllt wird.

- 8.3. Wie ist der aktuelle Stand des Planungs- und Genehmigungsverfahrens für die Ertüchtigung des bestehenden Hochspannungsnetzes und der zugehörigen Transformatorstationen für die Direktreduktionsanlage, die Elektrolichtbogenöfen sowie die Elektrolyseanlagen (100 Megawatt/300 Megawatt)? Mit welchen Schritten plant der Senat, die Planungs- und Genehmigungsverfahren dafür zu beschleunigen, und wann plant er, diese Verfahren abzuschließen? Bis wann sollen diese Infrastrukturanpassungen nach Einschätzung des Senats umgesetzt werden?

Auf Basis der Informationen von Arcelor Mittal Bremen ist für den Betrieb der genannten Prozesselemente die Herstellung eines Netzanchlusses vom Umspannwerk Niedervieland auf der 110-Kilovolt-Ebene und die Errichtung eines 110-Kilovolt-Umspannwerks auf dem Stahlwerkegelände erforderlich.

Die neue 110-Kilovolt-Verbindung vom Umspannwerk Niedervieland zur 110-Kilovolt-Schaltanlage wird demnach bis zum Jahr 2025 benötigt, die Errichtung einer 110-Kilovolt-Schaltanlage mit Kabeltrassen soll bis zum Jahr 2024 erfolgen.

Die vom Projektträger zu erstellende Projektskizze für die 110-Kilovolt-Verbindung mit Trassenalternativen und Angaben zur technischen Ausführung liegt bisher bei der Senatorin für Klima, Umwelt, Mobilität und Stadtentwicklung nicht vor, ist aber noch für den Juli

angekündigt. Die Projektskizze bildet die Grundlage, um die notwendigen Zulassungsverfahren festzulegen und den Abstimmungsprozess zur Erarbeitung der Antragsunterlagen mit den Fachbehörden zu beginnen (Antragskonferenz).

Erst wenn die Antragsunterlagen auf der Grundlage der Planung der Vorhabenträger vorliegen, kann das Zulassungsverfahren beginnen. Über den voraussichtlichen Abschlusszeitpunkt der Zulassungsverfahren und gegebenenfalls sinnvolle Maßnahmen zur Beschleunigung ist daher zurzeit keine Aussage möglich. Der Senat wird die erforderlichen Verfahren so zügig wie möglich durchführen und das hierfür erforderliche Personal bereitstellen.

- 8.4. Wie ist der aktuelle Stand des Planungs- und Genehmigungsverfahrens für die neue Anbindung an das 380-Kilovolt-Übertragungsnetz? Mit welchen Schritten gedenkt der Senat, diese Verfahren zu beschleunigen, und wann rechnet der Senat mit dem Abschluss des Planungs- und Genehmigungsverfahrens für die neue 380-Kilovolt-Anbindung? Wann rechnet der Senat mit der Umsetzung dieser Netzverstärkungsmaßnahme?

Voraussetzung für den Anschluss an das 380-Kilovolt-Netz ist der im Netzentwicklungsplan Strom (2030) vorgesehene Ersatzneubau der 380-Kilovolt-Freileitung von Sottrum nach Conneforde (Maßnahme P119). Hierzu ist bereits das Raumordnungsverfahren in Niedersachsen eingeleitet worden. Die entsprechenden Zulassungsverfahren erfolgen anschließend.

Die Tennet TSO GmbH hat mitgeteilt, dass im Jahr 2028 der letzte Planfeststellungsbeschluss vorliegen soll und im Jahr 2031 eine Inbetriebnahme der 380-Kilovolt-Leitung Conneforde-Sottrum angestrebt wird.

Die Zulassungsverfahren für den geplanten neuen 380-Kilovolt-Abzweig Blockland nach Bremen mit einem neu zu errichtenden Umspannwerk (voraussichtlich im Bereich Maschinenfleet/Ritterhuder Heerstraße) sind von bremischen Behörden durchzuführen.

Im 1. Quartal 2022 gab es eine erste Projektvorstellung der etwaigen Projektträger für den Bremer Teil der Leitung (Tennet, wesernetz, Arcelor Mittal Bremen). Konkrete Planungen oder Anträge liegen jedoch noch nicht vor. Deswegen ist eine Zeitplanung zu den Verfahren noch nicht möglich.

Der Senat begleitet das Leitungsbauvorhaben und die Vorbereitung der in Bremen durchzuführenden Zulassungsverfahren konstruktiv und mit Priorität.

9. Wie, auf welchem Weg, in welchem Bereich und mit welchem Ergebnis hat sich der Senat seit dem Abschlussbericht der Enquetekommission „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“ für die Anpassung des nationalen und europäischen Rechtsrahmens, der für die Transformation des Bremer Stahlwerks notwendig ist, eingesetzt?

Der Senat hat sich vor und seit dem Abschlussbericht der Enquetekommission an vielen Stellen für die Anpassung des Rechtsrahmens eingesetzt.

Die Wirtschaftsministerkonferenz hat zuletzt bei ihren Tagungen am 25. November 2021 und am 30. Juni 2022/1. Juli 2022 unter Mitantragung Bremens Beschlüsse zu den Rahmenbedingungen für die Transformation der Stahlindustrie gefasst. Thematisiert wurden neben der Umsetzung des Handlungskonzepts Stahl, die rasche Einführung von sogenannten Klimaschutzverträgen, das Förderprogramm Dekarbonisierung in der Industrie sowie ein effektiver Carbon-Leakage-Schutz.

An verschiedenen Stellen hat sich der Senat für die rasche Umsetzung der IPCEI-Projekte eingesetzt, zum Beispiel im Rahmen der Konferenz der Chef:innen der Staats- und Senatskanzleien der Länder am 2. Juni 2022 und im Rahmen der norddeutschen Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister:innen/-senator:innen, zuletzt am 12. November 2021 in Bremen. Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa hat mehrere Schreiben an Bundesminister Dr. Habeck zur Umsetzung der IPCEI-Projekte gerichtet, auf Initiative der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa auch gemeinsam mit norddeutschen und Stahlallianz-Ländern.

Im Mai 2022 hat sich die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa Kristina Vogt im Rahmen ihrer Gespräche in Brüssel mit der Ständigen Vertretung Deutschlands und der Generaldirektion Wettbewerb unter anderem zu den Themen Grüner Stahl und zum Stand der IPCEI Projekte ausgetauscht. Zudem hatte die Bremer Landesvertretung die Abendveranstaltung „Bremens Industrie in der Transformation“ mit einem Schwerpunkt auf „Green Steel“ durchgeführt (mit Vertretern von unter anderem ArcelorMittalBremen und der Europäischen Kommission, der Wirtschaftsvereinigung Stahl und der IG Metall).

Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa steht zum Rechtsrahmen im Austausch mit den Ländern der Stahlallianz, dem Präsidium der Wirtschaftsvereinigung Stahl sowie mit Bundesminister Dr. Habeck, zum Beispiel bei seinem Besuch in Bremen am 16. Juni 2022 und anlässlich der Wirtschaftsministerkonferenz am 30. Juni 2022.

Die ausreichende Verfügbarkeit von Wasserstoff zu tragfähigen Kosten gilt als wesentliche Voraussetzung für die Dekarbonisierung der Prozesse in der Stahlindustrie. Daher haben die nachfolgenden Vorgänge zum wasserstoffbezogenen Rechts- und Regulierungsrahmen hohe Bedeutung:

Am 12. November 2021 hat die Küstenwirtschafts- und Verkehrsministerkonferenz ein „Positionspapier der Norddeutschen Wasserstoffstrategie“ mit Forderungen unter anderem zur Regulatorik beschlossen. Das Positionspapier hat die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa am 13. Dezember 2021 an das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gesendet.

Maßgeblich für die Definition von grünem Wasserstoff – und damit das verfügbare Angebot – ist der geplante delegierte Rechtsakt der Europäischen Kommission zur Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED II für „Erneuerbare Kraftstoffe nicht biologischen Ursprungs“.

Am 24. November 2021 haben die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa und die Senatorin für Wissenschaft und Häfen gemeinsam mit den Wirtschaftsministern der anderen vier norddeutschen Länder und dem Hamburger Senator für Umwelt die EU-Kommissarin Kadri Simson angeschrieben, um auf Defizite im seinerzeitigen Entwurf hinzuweisen (zum Beispiel Kriterien Zusätzlichkeit und Gleichzeitigkeit). Weil auch der im Mai 2022 zur Anhörung vorgelegte Entwurf noch nicht ausreichend ist, hatte die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa am 17. Juni 2022 erneut zusammen mit den oben genannten Ministerien weitere Anpassungen gefordert (unter anderem zu den Netzauswirkungen).

Im März 2022 hat sich die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa im Rahmen des sogenannten H2 und Gaspakets (Neuordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff) über den Bundesrats-Wirtschaftsausschuss zusammen mit den Vertretern der anderen Bundesländer für eine größere Flexibilität in Bezug auf die Regulierung des Aufbaus und Betriebs einer Wasserstoffinfrastruktur und des zukünftigen Wasserstoffmarktes eingesetzt.