

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herold (AfD)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Umwelt, Energie und Naturschutz

Die Rolle der Brennstoffzelle im Thüringer Wirtschafts- und Verkehrswesen - Teil I

Die **Kleine Anfrage 3639** vom 21. Januar 2019 hat folgenden Wortlaut:

Nach einem Bericht in der Thüringer Allgemeinen vom 5. Januar 2018 interessierte sich ein in Thüringen tätiges privates Bahnunternehmen für den Erwerb und Betrieb eines Personenzugs mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie als Antrieb. In dem besagten Artikel wurde weiterhin ausgeführt, dass das Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz vor diesem Hintergrund die Umsetzbarkeit eines Pilotprojekts prüfen wolle. Ferner hieß es, dass der Bund die Anschaffung der Züge unterstützen würde. Bei Testfahrten hätte sich auf Referenzstrecken eine durchschnittliche Energieeinsparung gegenüber Dieselantrieb von 27,8 Prozent ergeben.

Ich frage die Landesregierung:

1. Zu welchem Ergebnis kam die Landesregierung bei der Prüfung zur Umsetzbarkeit eines entsprechenden Pilotprojekts und welche Schlüsse zieht sie aus dieser Prüfung (bitte nach Prüfungskriterien, Prüfungsdauer, involvierten Ämtern und Behörden, Personalansätzen, verursachten Kosten und Prüfungsergebnis aufschlüsseln)? Falls die Prüfung noch andauert, warum?
2. Falls ein entsprechendes Pilotprojekt realisiert wurde, wie ist der aktuelle Stand dieses Projekts und welche Schlüsse zieht die Landesregierung bisher aus der Realisierung des Projekts (bitte nach Projektkriterien, Projektdauer, involvierten Ämtern und Behörden, Personalansätzen, veranschlagten und tatsächlich entstandenen Kosten sowie dem Projektergebnis aufschlüsseln)?
3. Welche Vorteile bieten nach Ansicht der Landesregierung Fahrzeuge mit einem Brennstoffzellenantrieb gegenüber Fahrzeugen mit einem reinen Elektroantrieb (bitte nach straßengebundenem öffentlichen Personennahverkehr, schienengebundenem öffentlichen Personennahverkehr, straßengebundenem Güterverkehr, schienengebundenem Güter- und Personenverkehr, straßengebundenem Personenverkehr und Antriebsarten aufschlüsseln)?
4. Aus welchen Gründen favorisiert die Landesregierung in ihrem Entwurf zum Thüringer Klimagesetz Fahrzeuge mit einem reinen Elektroantrieb gegenüber Fahrzeugen mit einem Brennstoffzellenantrieb und welche Vorteile verspricht sich die Landesregierung von der Bevorzugung?
5. Wie viele Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb befinden sich seit dem Jahr 2014 im Fuhrpark der Landesregierung und den ihr unterstellten Ämtern und Behörden (bitte nach Jahresscheiben, Fahrzeugart, Fahrzeugtyp, Fabrikat, Erstzulassung, Beschaffungsdatum, Beschaffungskosten, Unterhaltskosten pro

Jahr und zugeteiltem Amt beziehungsweise zugeteilter Behörde aufschlüsseln)? Falls keine derartigen Fahrzeuge genutzt wurden beziehungsweise werden, warum nicht?

6. Wie viele Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb wurden seit dem Jahr 2014 in Thüringen zugelassen und wie viele dieser Fahrzeuge sind derzeit in Thüringen noch in Betrieb (bitte nach Jahresscheiben, Fahrzeugart, Fahrzeugtyp, Fabrikat, Erstzulassung, Landkreis und kreisfreien Städten aufschlüsseln)?

Das **Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 27. März 2019 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Das Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz hat im Rahmen eines Vergabeverfahrens die "Machbarkeitsstudie Pilotprojekt zum Einsatz von H2BZ-Triebwagen in Thüringen" (H2BZ = Wasserstoff- und Brennstoffzellen) erstellen lassen. Ziel dabei war es zu untersuchen, auf welchen Bahnstrecken in Thüringen der Einsatz von H2BZ-Triebwagen unter Verwendung von "grünem" Wasserstoff möglich ist. Die Empfehlungen der Gutachter zielen darauf, in Thüringen in einem Pilotprojekt die Wasserstoff-Technologie mit H2BZ-Triebwagen im Regelbetrieb zur Anwendung zu bringen (weitere Informationen zur Studie siehe Antwort zu Frage 4 der Kleinen Anfrage 3640, Teil II). Ergänzend dazu soll ein Pilotprojekt für Akkubetrieb realisiert werden. Daher wird zurzeit in einem Nachauftrag der mögliche Einsatz von Akku-Triebwagen in Thüringen untersucht.

Prüfungskriterien: siehe oben (Möglichkeit der Umsetzung von Pilotprojekten zum Einsatz von H2BZ- sowie Akku-Triebwagen auf Thüringer Bahnstrecken)
Prüfungsdauer: gemäß Werkvertrag und Nachtrag zum Werkvertrag:
27. März 2018 bis 15. April 2019
Involvierte Behörden/Ämter: Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz, Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, LEG, TÜV, darüber hinaus Bauhaus Universität Weimar, Deutsche Bahn AG, Thüringer Energie AG, Erfurter Bahn und private Unternehmen
Kosten: insgesamt 94.486 Euro

Zu 2.:

Die Umsetzung des empfohlenen Projektes (siehe Antwort zu Frage 4 der Kleinen Anfrage 3640, Teil II: Einsatz von H2BZ-Triebwagen auf der Strecke Rottenbach-Katzhütte) gestaltet sich außerordentlich komplex und bedarf daher einer umfassenden Planung. Dies betrifft sowohl die technische als auch die finanzielle Realisierbarkeit. Mit Vorliegen aller notwendigen Voraussetzungen könnte frühestens mit dem Fahrplanwechsel Ende 2021 der Einsatz dieser Technologie in Thüringen erfolgen.

Als ein konkretes Teilvorhaben in Vorbereitung der Umsetzung wurde aktuell die Erarbeitung eines Optimierungskonzepts für den Verkehrsverknüpfungspunkt Bahnhof Rottenbach in Auftrag gegeben.

Zu 3.:

Züge sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr, die mit Wasserstoff gestützter Antriebstechnik verkehren, weisen im Betrieb den Vorteil auf, dass sie wie dieselangetriebene Fahrzeuge unabhängig von einer Oberleitung einen größeren Einsatzbereich besitzen und dabei bei Verwendung von "grün" hergestelltem Wasserstoff eine bessere Kohlenstoffdioxid-Bilanz als diese aufweisen. Für entsprechende Fahrzeuge im Straßenpersonennahverkehr gilt gleiches, wobei insbesondere in den Städten diese Fahrzeuge für eine sauberere Luft stehen.

Die Reichweite der Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb ist gegenüber denen mit batterieelektrischem Antrieb deutlich höher und der Ladevorgang erfolgt deutlich schneller. Das trifft auf alle Fahrzeugarten zu, wobei die Mehrkosten bei kleineren Fahrzeugen deutlicher zu Tage treten als bei größeren.

Zu 4.:

Mit Veröffentlichung des Thüringer Klimagesetzes im Gesetz- und Verordnungsblatt für den Freistaat Thüringen Nr. 14 ist dieses nunmehr seit dem 29. Dezember 2018 in Kraft; mit der Thematik Nachhaltige Mobilität befasst sich dort § 5.

Vordergründig soll "die Entwicklung des Verkehrssektors in Richtung nachhaltige Mobilität dem Grundsatz des Vermeidens von Verkehr, des Verlagerns auf umweltfreundliche Verkehrsarten und des Verbesserns folgen ...".

Eine Präferenzierung bestimmter Technologien gegenüber anderen wird jedoch nicht vorgenommen.

Zu 5.:

Im Fuhrpark der Landesregierung befanden beziehungsweise befinden sich keine Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb. Unter Bezugnahme auf die unlängst erfolgte Antwort auf die Kleine Anfrage 3481 gilt dies auch für die nachgeordneten Ämter und Behörden (siehe Drucksache 6/6646 vom 14. Januar 2019).

Die Beschaffung von Fahrzeugen in der Thüringer Landesverwaltung unterliegt den Kraftfahrzeug-Richtlinien des Freistaats Thüringen und orientiert sich im Einzelfall am jeweiligen Bedarf.

Gründe dafür, dass keine Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb eingesetzt wurden beziehungsweise werden, sind unter anderem die sehr hohen Kosten dieser Fahrzeuge - da hierfür der Markt noch wesentlich geringer ausgeprägt ist als bei reinen Elektro-Fahrzeugen - sowie die nicht vorhandene Tankstelleninfrastruktur für diesen Sektor.

Zu 6.:

In den veröffentlichten Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) werden Brennstoffzellen-Fahrzeuge nicht separat ausgewiesen; diese fallen allgemein unter die Rubrik Fahrzeuge mit Elektroantrieb. Daher kann auf veröffentlichte Statistiken nicht zurückgegriffen werden.

Nach Recherchen der Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur (ThEGA) konnten in Thüringen jedoch zwei Personenkraftwagen mit H2BZ-Antrieb eindeutig identifiziert werden. Diese sind im Landkreis Sonneberg zugelassen; Fabrikat Hyundai Nexö.

In Vertretung

Möller
Staatssekretär