

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Stephan J. Reuken, Fraktion der AfD

Förderung und Einsatz von Zügen und Schiffen mit Brennstoffzellenantrieb in Mecklenburg-Vorpommern

und

ANTWORT

der Landesregierung

Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zufolge soll Deutschland zum führenden Markt für nachhaltige Mobilität und Energieversorgung werden. Eine zentrale Rolle spielt dabei das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie (NIP). Für den zweiten Aufruf (NIP 2) vom 05.07.2017 steht die Neubeschaffung von Zügen und Schiffen mit Brennstoffzellentechnologie im Fokus. Das BMVI stellt für den Zeitraum 2016 bis 2019 rund 250 Millionen Euro zur Verfügung, die für die Programme Marktaktivierung und Maßnahmen der Forschung, Entwicklung und Innovation bereitstehen. Eine Testfahrt mit einem Brennstoffzellen betriebenen Personenzug fand erstmals im März dieses Jahres in Salzgitter statt (GRV-Nachrichten, September 2017, Folge 109).

1. Am Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie (NIP) sind neben der Bundesregierung und der Industrie auch die Länder beteiligt.
Inwieweit ist das Land Mecklenburg-Vorpommern im NIP involviert?

Das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) ist ein ressortübergreifendes Programm der Bundesregierung. Die Bundesländer sind daran direkt nicht beteiligt.

Das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie Phase 2 (NIP II) fördert von 2016 bis 2019 Maßnahmen der Forschung, Entwicklung und Innovation im Bereich der Mobilität. Durch Investitionszuschüsse für fahrzeugseitige Technologien und die notwendige Kraftstoffinfrastruktur soll eine Marktaktivierung für technisch ausgereifte, aber noch nicht wettbewerbsfähige Produkte erzielt werden.

Dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung sind in diesem Zusammenhang keine Vorhaben in Mecklenburg-Vorpommern bekannt.

Vonseiten des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur existiert keine Verwaltungsvereinbarung mit dem Bund zur Förderung der NIP-Vorhaben. Bei dem zuständigen Projektträger (PtJ) liegen keine Förderanträge aus den Forschungseinrichtungen des Landes Mecklenburg-Vorpommern vor.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit wird regelmäßig über die Aktivitäten des NIP über die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW GmbH) informiert. Weiterhin ist das zuständige Fachreferat des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit im Verteiler „NIP-Konferenz“ aufgenommen. An Veranstaltungen wird soweit möglich teilgenommen.

2. Welche regionalen und überregionalen Projekte sind in Planung in Bezug auf die Neubeschaffung von Zügen und Schiffen mit Brennstoffzellenantrieb?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Ließen sich nach Auffassung der Landesregierung auch für Mecklenburg-Vorpommern Testfahrten für Züge und Schiffe mit Brennstoffzellenantrieb realisieren?
 - a) Wenn ja, wo und wann wäre dieses möglich?
 - b) Welche konkreten Pläne gibt es diesbezüglich?

Die Fragen 3, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Testfahrten mit Schienenfahrzeugen sind nach Zustimmung der zuständigen Aufsichtsbehörden, dem Eisenbahnbundesamt oder der Landeseisenbahnaufsicht, auf dem gesamten öffentlichen Eisenbahnnetz grundsätzlich durchführbar, wobei eine Nutzung des Hauptstreckennetzes für Testfahrten derzeit nicht empfehlenswert erscheint. Die Landesregierung selbst verfolgt derzeit keine entsprechenden Pläne.

Dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung ist bekannt, dass der Schieneninfrastrukturbetreiber Regio Infra Nord-Ost GmbH erste Überlegungen für Projekte hat. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Strebt die Landesregierung an, den Betrieb von brennstoffzellenbetriebenen Linien-Personenzüge oder Schiffen in Mecklenburg-Vorpommern voranzutreiben?
Wenn ja, in welchem Zeitraum können die ersten Züge und Schiffe eingesetzt werden?

Die Landesregierung unterstützt Aktivitäten zur Verbesserung des maritimen Umweltschutzes. Zur Emissionsreduktion sind grundsätzlich Maßnahmen zu präferieren, die während der Liegezeit im Hafen und auch im Seebetrieb wirksam werden. Die Verwendung alternativer Antriebe ist für die Reedereien von verschiedenen Faktoren abhängig, darunter Wirtschaftlichkeit, Versorgungsinfrastruktur, Fahrtgebiet und Schiffsgröße. Die Brennstoffzelle ist langfristig hierbei eine von mehreren Alternativen. Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung selbst fördert keine Investitions- und Betriebskosten von Schiffen.

Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gibt es derzeit keine Pläne, den vollständigen oder teilweisen Einsatz von Brennstoffzellenzügen bei Ausschreibung von Linien vorzuschreiben. Sobald die Technik eine entsprechende bundesweite Zulassung erhalten und ihre Dauereinsatzfähigkeit nachgewiesen hat, ist eine entsprechende Berücksichtigung auf nicht-elektrifizierten Strecken zu einem späteren Zeitpunkt denkbar.