

Kleine Anfrage 7/3333

der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Einsatz von Wasserstoffzügen in Thüringen und Chancen weiterer alternativer Antriebstechnologien in bisherigen "SPNV-Dieselnetzen"

Die Umsetzung der Wasserstoffstrategie im Pilotprojekt auf der Schwarzatalbahn zwischen Rottenbach und Katzhütte gestaltet sich schwierig. Der Betriebsbeginn für die Wasserstoffzüge musste mehrfach verschoben werden. Am 20. Dezember 2021 berichtete der Mitteldeutsche Rundfunk (MDR), dass die Landesregierung das Projekt aufgrund von doppelt so hohen wie ursprünglich veranschlagten Betriebskosten in Höhe von 90 Millionen "auf Eis" gelegt habe.

Die Landesregierung hat daraufhin angekündigt, die weitere Entwicklung am Markt für Wasserstoffzüge beobachten zu wollen und alternativ nun auch den Einsatz von Batteriezügen im Schwarzatal und den Einsatz von emissionsfreien Zügen in Südthüringen zu prüfen.

Gleichzeitig ist festzustellen, dass sich bei der Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen in bisherigen "Dieselnetzen" deutschlandweit in den zurückliegenden Jahren (fast) ausschließlich Batteriezüge als emissionsfreie beziehungsweise emissionsarme Antriebstechnologie durchgesetzt haben und insofern die Technologiefrage in nichtelektrifizierten Teilnetzen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als weitgehend entschieden angesehen werden kann.

Insofern drängt sich aus meiner Sicht die Abstimmung einer mittel- bis langfristigen Elektrifizierungsstrategie (Abwägung streckenseitige oder "fahrzeugseitige Elektrifizierung") im thüringischen Eisenbahnnetz geradezu auf.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie stellen sich der aktuelle Sachstand und das weitere geplante Vorgehen bezüglich des beabsichtigten Einsatzes von Brennstoffzellenzügen in der Modellregion Schwarzatal dar?
2. Welchen Sachstand hat die Ausschreibung der SPNV-Leistungen Schwarzatal mittlerweile erreicht?
3. Welche Optionen prüft die Landesregierung für den Weiterbetrieb des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke Rottenbach–Katzhütte (falls weiterhin Wasserstofftechnologie vorgesehen wird, bitte darlegen, aus welchen Erzeugungsquellen dieser hergestellt wird)?

4. Welche Mehrkosten würde der Einsatz von Brennstoffzellenzügen auf der Strecke Rottenbach–Katzhütte nach derzeitigem Stand jährlich im Vertragszeitraum gegenüber dem Einsatz von Dieseltriebzügen verursachen (bitte Betriebskosten und Infrastrukturkosten gesondert ausweisen)?
5. Hat die Landesregierung den Einsatz batterieelektrischer Züge im Schwarzatal als Alternative untersuchen lassen, wenn ja, welche Mehrkosten würden für den Betrieb dieser Züge anfallen und wenn nein, warum nicht (bitte Betriebskosten und Infrastrukturkosten gesondert ausweisen)?
6. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um finanzielle Mittel für die Technologieförderung im Schienenpersonennahverkehr einzusetzen, ohne Regionalisierungsmittel zu beanspruchen?
7. Welche Finanzierungsinstrumente durch den Bund und im Land nutzt die Landesregierung derzeit bereits und welche strebt die Landesregierung zusätzlich an, um die Antriebswende im Schienenpersonennahverkehr zügig voranzubringen?
8. Wie beurteilt die Landesregierung, angesichts des fest terminierten Einsatzes von Batteriezügen in ehemaligen Dieselnetzen, zum Beispiel in Schleswig-Holstein, Brandenburg, Berlin, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Bayern und Sachsen, die Zukunftsfähigkeit des Einsatzes von Brennstoffzellenzügen im thüringischen Schienenpersonennahverkehr?
9. Welche Eisenbahnstrecken in Thüringen sind aus Sicht der Landesregierung grundsätzlich dafür geeignet, mittel- bis langfristig elektrifiziert zu werden?
10. Auf welchen Eisenbahnstrecken in Thüringen ist es aus Sicht der Landesregierung gegebenenfalls sinnvoller, auf eine fahrzeugseitige Lösung wie beispielsweise batterieelektrische Fahrzeuge zu setzen?
11. Von welchem elektrifizierten Zielnetz geht die Landesregierung im thüringischen Schienennetz im Jahr 2040 aus (bitte konkret benennen, welche Strecken bis dahin grundsätzlich elektrifiziert sein sollen)?
12. Bis wann strebt die Landesregierung den kompletten Ausstieg aus dem Dieselantrieb im thüringischen Schienenpersonennahverkehr an?
13. Wie sieht der "Ausschreibungsfahrplan" für die Dieselnetze Nordthüringen, Südthüringen und Ostthüringen aus (bitte für jedes Netz gesondert angeben, bitte Eckdaten wie jährliche Zugkilometer und Anzahl der derzeit vertraglichen gebundenen Fahrzeuge angeben)?
14. Für welche "Dieselnetze" gibt es erste Voruntersuchungen bezüglich des Einsatzes von batterieelektrischen Triebzügen und welche Ergebnisse haben diese Untersuchungen bisher gezeigt (bitte auch angeben, welche Erweiterungen vorhandener Oberleitungsanlagen, welche Teilelektrifizierungen und Oberleitungsinselanlagen notwendig beziehungsweise sinnvoll wären)?

15. Welche Vorgaben macht der Freistaat Thüringen als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs bezüglich des Einsatzes alternativer Antriebe bei der Ausschreibung von SPNV-Leistungen in bisherigen Dieselnetzen?

Wahl