

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordneter Marcel Scharrelmann (CDU)

**Sind Akku-Triebzüge (BEMU) in Niedersachsen zu einseitig, zu wenig vorhanden, zu teuer, zu ungeeignet?**

Anfrage des Abgeordneten Marcel Scharrelmann (CDU) an die Landesregierung, eingegangen am 28.05.2024

Gemäß § 12 Abs. 1 Niedersächsisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels (NKlimaG) ist das Land verpflichtet, den Anteil von Schienenfahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben an den für den landeseigenen Fahrzeugpool je Kalenderjahr insgesamt beschafften Schienenfahrzeugen kontinuierlich zu erhöhen und ab dem Jahr 2025 ausschließlich Schienenfahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben zu beschaffen.

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (MW) informierte mit Pressemitteilung vom 22. März 2024<sup>1</sup> darüber, dass die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und der Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) Zuwendungsbescheide über die Anschaffung von insgesamt 70 batterieelektrischen Zügen, sogenannten Niedersachsen-BEMUs (Battery Electric Multiple Units), im Personennahverkehr erhalten haben.

Die bisher favorisierten und im Linienbetrieb eingeführten Wasserstoffzüge werden demnach dagegen nicht weiter beschafft.

Das MW relativiert damit eigene Aussagen zur Zukunftsfähigkeit der Wasserstofftechnologie aus dem Jahr 2016, Zitat Pressemitteilung: „Die Brennstoffzellen-Technologie kann auch einen wichtigen Beitrag zur Energiewende leisten. Es ist ein ganz kluger Weg, mithilfe von überschüssigem Windstrom Wasserstoff zu erzeugen. Damit hätten wir dann den Treibstoff für unseren neuen Zug - und nutzen die erneuerbaren Energien für Mobilität.“<sup>2</sup>

1. Ist die Wasserstoffstrategie der Landesregierung im Hinblick auf den Bereich der Mobilität gescheitert?
2. Wenn nein, warum werden nicht weiter Wasserstoffzüge mit einer Reichweite von über 1 000 km beschafft?
3. Ist es korrekt, dass die BEMU-Züge eine Reichweite von 80 km haben?
4. Reicht die Beschaffung der o. a. batterieelektrischen Züge aus, um den Fahrzeugpool des Landes / der LNVG im Sinne des Klimaschutzgesetzes anzupassen und ab dem Jahr 2037 alle dieselbetriebenen Fahrzeuge zu ersetzen?
5. Falls nein, wie soll die Finanzierung der weiteren benötigten Züge sichergestellt werden?
6. Laut einer vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Studie besteht ein bundesweiter Finanzbedarf von rund 40 Milliarden Euro für den ÖPNV bis zum Jahr 2031. Auf Grundlage dieser Studie halten Ländervertreter eine Bereitstellung weiterer Regionalisierungsmittel für erforderlich, um zumindest die Bestandsverkehre ab dem Jahr 2025 weiter finanzieren zu können. Reichen die Regionalisierungsmittel in Niedersachsen dafür aus?

---

<sup>1</sup> [https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber\\_uns/presse/presseinformationen/vom-diesel-zur-batterie-niedersachsen-bringt-zukunft-auf-die-schiene-zuwendungsbescheide-fur-70-batterieelektrische-zuge-230781.html](https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber_uns/presse/presseinformationen/vom-diesel-zur-batterie-niedersachsen-bringt-zukunft-auf-die-schiene-zuwendungsbescheide-fur-70-batterieelektrische-zuge-230781.html)

<sup>2</sup> [https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber\\_uns/presse/presseinformationen/minister-lies-die-welt-weit-ersten-zuege-mit-brennstoffzelle-fahren-in-niedersachsen-147114.html](https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber_uns/presse/presseinformationen/minister-lies-die-welt-weit-ersten-zuege-mit-brennstoffzelle-fahren-in-niedersachsen-147114.html)

7. Welche finanziellen Reserven verbleiben dem Land nach Finanzierung der eingangs benannten BEMU noch?
8. Wie soll das Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 unter diesen Bedingungen erreicht werden?
9. Ist die vorhandene Infrastruktur für den Einsatz der BEMU geeignet, und ist insbesondere die Energieversorgung für die Strecken, auf denen zukünftig BEMU-Fahrzeuge fahren, sichergestellt?
10. Falls nein, wie wird gegebenenfalls gewährleistet, dass etwaig erforderliche Oberleitungs-/Ladeinseln, Bahnsteigverlängerungen, Bahnsteigerhöhungen) rechtzeitig vor dem Einsatz der BEMU-Züge fertiggestellt sind?
11. Wie plant das MW die Finanzierung dieser Infrastrukturmaßnahmen?
12. Gibt es Risikoszenarien für den Fall, dass ein BEMU-Zug auf eine Strecke ohne Oberleitungsinseln umgeleitet werden muss?

(Verteilt am 30.05.2024)