

Antwort der Verwaltung

2023/152-E-E1

öffentlich

<i>Organisationseinheit</i> Abteilung Regionalverkehr	<i>Aktenzeichen</i> 3.1	<i>Datum</i> 15.11.2023
--	----------------------------	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i> Verbandsversammlung (Kenntnisnahme)	<i>Geplante Sitzungstermine</i> 07.12.2023	<i>Ö / N</i> öffentlich
--	---	----------------------------

Antwort auf die Anfrage von dieBasis zur Beschlussvorlage 2023/152 Antrag zur Förderung der Beschaffung von BEMU-Fahrzeugen

Sachverhalt: Es ist unser Ziel, die langfristige Mobilität in der Verbandsregion zu gewährleisten. Zu diesem Zweck ist geplant, batteriebetriebene Fahrzeuge zu beschaffen, wofür ein Fördervolumen von etwa 300 Millionen Euro beim Land Niedersachsen beantragt werden soll.

Antwort der Verwaltung

1. **Zusätzliche Infrastrukturkosten:** Wir möchten wissen, wie hoch die zusätzlichen Infrastrukturkosten neben der Beschaffung der batteriebetriebenen Fahrzeuge beziffert sind, um eine ganzheitliche Kosteneinschätzung zu ermöglichen.

Es entstehen keine zusätzlichen Infrastrukturkosten. Im SPNV-Konzept 2030+ ist die Vollelektrifizierung bis 2060 verankert. Teilnetze der Vollelektrifizierung werden zum Laden der Batterien benötigt. Die Inbetriebnahme des BEMU-Netzes im Dezember 2029 bestimmt somit eine Reihenfolge von Elektrifizierungsabschnitten, erzeugt aber keine zusätzlichen Kosten.

2. **Berücksichtigung von Synergieeffekten und Technologietransfer:** Wurden bei der Gesamtkostenbetrachtung die Synergieeffekte mit dem neuen Wasserstoffcluster in Salzgitter ausreichend berücksichtigt? Insbesondere die Möglichkeiten für den Betrieb von Wasserstoffbussen in der Region und den Technologietransfer sollten untersucht werden.

Der Regionalverband sieht keinen Zusammenhang zwischen dem Förderantrag zur Finanzierung von BEMU und dem Einsatz von Wasserstoffbussen in der Region.

3. **Stromkosten und CO₂-Zertifikate:** Wie werden steigende Stromkosten und der mögliche Wegfall des Kaufs von CO₂-Zertifikaten berücksichtigt? Diese Faktoren können erhebliche Auswirkungen auf die Gesamtkosten haben.

In der vorliegenden Studie, die der Entscheidung zur Beschaffung von BEMU zu Grunde liegt, wurden auch Kostenentwicklungen der unterschiedlichen Energieträger berücksichtigt. Die Ergebnisse dieser Studie wurden in einem Workshop durch den Gutachter erläutert.

4. **Ergebnisse der Beratungsleistungen:** Ein Betrag von 300.000 Euro wurde für Beratungsleistungen gemäß der Beschlussvorlage 2023/39 ausgegeben. Bitte teilen Sie uns die Ergebnisse dieser Beratungsleistungen mit.

Gemäß der Beschlussvorlage 2023/39 wurden 300.000 € für Beratungsleistungen durch die Verbandsghremien bestätigt. Diese wurden bislang weder vertraglich gebunden noch ausgegeben.

5. **Grundlage für die Entscheidung zugunsten von Batteriebetrieb:** In Antrag 2023/152 wird auf eine Studie der LNVG und einen wirtschaftlichen Transformationsprozess hingewiesen. Wir möchten detaillierte Informationen darüber erhalten, auf welchen Erkenntnissen die Entscheidung zugunsten von batteriebetriebenen Fahrzeugen basiert. Gibt es eine Risikoanalyse hinsichtlich möglicher Probleme mit Batteriequalität, Kurzschlüssen, Feuergefahr usw.?

Die LNVG hat eine Markterkundung durchgeführt. Dabei wurden die verschiedenen Fahrzeughersteller aufgefordert, für die relevanten Streckenprofile mit vorgegebenen Fahrplänen Fahrzeuge aus ihrem Portfolio anzubieten. Die Ergebnisse sind nicht öffentlich, da es sich hier quasi um indikative Angebote handelt.

Eisenbahnfahrzeuge unterliegen sehr komplexen Zulassungs- und Abnahmeverfahren, die vom Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt werden. Es gibt keinen Grund, an der Sicherheit von zugelassenen Fahrzeugen zu zweifeln.

6. **Widerspruch zwischen Studie und Beschlussvorlage:** Warum wurden 300.000 Euro für Beratungsleistungen ausgegeben, wenn eine Studie der LNVG bereits den Vorrang für batterieelektrische Fahrzeuge festgelegt hat? Welche Entscheidung soll die Verbandsversammlung treffen, wenn die Entscheidung bereits anderswo getroffen wurde?

Die hier angesprochenen Beratungsleistungen dienen der Erstellung der Lastenhefte und Ausschreibungsunterlagen zur Beschaffung der BEMU. Dieser Prozess erfolgt gemeinsam mit der LNVG.

7. **Klimaneutrales Fahren:** Wie definiert der Regionalverband klimaneutrales Fahren, insbesondere angesichts des geringen Anteils erneuerbarer Energien im gesamten Bundesgebiet (< 10%)? Welche Planungen und Bewertungen für den Kauf von CO₂-Zertifikaten, ähnlich der Deutschen Bahn AG, liegen vor?

Der Regionalverband strebt an, ein System aufzubauen, dass ohne Veränderungen oder Nachjustierung CO₂-emissionsfrei funktioniert. Das bedingt selbstverständlich das Einspeisen von CO₂-neutral hergestelltem Strom in die Oberleitungsanlagen der DB Netz AG.

Wir bitten in diesem Zusammenhang zu bedenken, dass in Salzgitter DMUs, EMUs und Bogies hergestellt werden, jedoch keine BEMUs. Die Reichweite eines BEMUs beträgt 120 Kilometer, die Reichweite eines Wasserstoffzuges hingegen beachtliche

1000 Kilometer. Die derzeitigen Erkenntnisse lassen erkennen, dass die Investitionen des Landes Niedersachsen in das Wasserstoffcluster Salzgitter in Kombination mit Wasserstoffzügen und im Weiteren mit Wasserstoffbussen die umweltfreundlichste Möglichkeit darstellen, die Verbandsregion nachhaltig und zukunftsorientiert aufzustellen. Die bei den BEMUs infrage kommende Batterietechnologie ist schon heute veraltet und führt zu einem enormen Ressourcenverbrauch sowie zu Umweltschäden bei der Herstellung. Es fehlt hier eine ganzheitliche Betrachtung.

Wir bitten um Vorlage der von Ihnen angesprochenen LNVG-Studie sowie der Ergebnisse der Beratungsleistung (Beschlussvorlage 2023/039) an die Verbandsmitglieder, bevor ein Eilantrag gestellt wird, in dem die Entscheidung bereits vorgegeben ist.

Wir verweisen auf die o. e. Studien des Regionalverbandes wie auch der LNVG. Die BEMU-Fahrzeuge werden europaweit und wettbewerbsneutral ausgeschrieben. Bei der durch die gemeinsame Beschaffung mit der LNVG sehr hohen Stückzahl an Fahrzeugen kann jeder Hersteller im Auftragsfall seine Kapazitäten nach seinen Anforderungen optimiert nutzen. Die zum Ausdruck gebrachte Einschätzung, die Batterietechnologie sei veraltet, wird nicht geteilt.

Anlage/n

Keine