

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Verena Kämmerling (CDU)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung

Wasserstofftankstellen: Wird Niedersachsen die Vorgaben der EU-AFIR-Verordnung einhalten können?

Anfrage der Abgeordneten Verena Kämmerling (CDU), eingegangen am 20.02.2024 -
Drs. 19/3554,
an die Staatskanzlei übersandt am 22.02.2024

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 21.03.2024

Vorbemerkung der Abgeordneten

Die im Juli 2023 von der Europäischen Union (EU) beschlossene und ab April 2024 geltende „AFIR“-Verordnung¹ soll den Verkehrssektor auf die Erreichung der im „Green Deal“ enthaltenen Klimaziele vorbereiten. Gemäß der Verordnung sollen bis zum Jahr 2030 entlang aller Fernstraßen der EU („TEN-V-Netz“) mindestens jede 200 Kilometer sowie in allen städtischen Knoten Wasserstofftankstellen zur Verfügung stehen².

1. Wie viele Kilometer des TEN-V-Netzes durchqueren Niedersachsen insgesamt, und wie viele städtische Knoten gibt es? Wie viele Wasserstofftankstellen müssten demzufolge zur Erreichung des festgeschriebenen Ausbauzieles insgesamt in Niedersachsen existieren?

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V-Netz / EU / Nr. 1315/2013) ist zweilagig aufgebaut und unterteilt sich in Gesamtnetz und Kernnetz. Das TEN-Gesamtnetz umfasst Schienen-, Binnenschiffahrts-, Straßenverkehrs- und Seeverkehrsinfrastruktur sowie Meeresautobahnen. Das Kernnetz umfasst neun Korridore mit den strategisch wichtigsten Knoten und Verbindungen. Das Kernnetz besteht aus jenen Teilen des Gesamtnetzes, die von größter strategischer Bedeutung für die Verwirklichung der mit dem Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes verfolgten Ziele sind. Das Kernnetz soll vorrangig umgesetzt werden (Realisierung bis 2030). Durch Niedersachsen gehen die Korridore

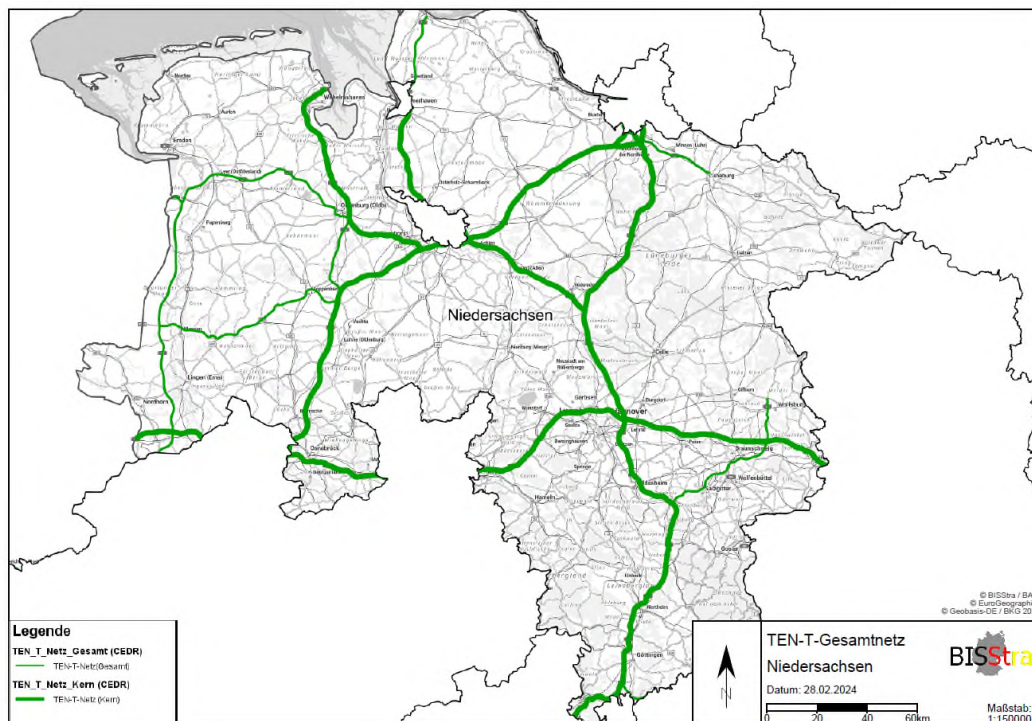
- Nord-Ostsee-Korridor,
- Skandinavien-Mittelmeer-Korridor,
- Korridor Orient-östliches Mittelmeer.

Das TEN-V-Straßennetz in Niedersachsen hat nach Auswertung des „Bundesinformationssystem Straße“ mit Stand vom 28. Februar 2024 folgende Länge:

- TEN-V-Gesamtnetz: 1 375,566 km,
- TEN-V-Kernnetz: 926,711 km.

¹ Alternative Fuels Infrastructure Regulation

² <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/07/25/alternative-fuels-infrastructure-council-adopts-new-law-for-more-recharging-and-refuelling-stations-across-europe/>



(Quelle: Bundesinformationssystem Straße)

Das TEN-V-Kernetz ist Bestandteil des Gesamtnetzes. Das TEN-V-Planungsnetz, d. h. Strecken welche zukünftig TEN-V-Netz werden sollen, ist nicht Bestandteil der Auswertung.

Gemäß der Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (AFIR) sollten für den Aufbau der Wasserstoffbetankungsinfrastruktur entlang des TEN-V-Kernetzes alle Wasserstofftankstellen, die entlang des TEN-V-Straßennetzes errichtet werden sollen, an dem TEN-V-Straßennetz oder innerhalb einer Fahrstrecke von 10 km von der nächstgelegenen Ausfahrt einer TEN-V-Straße liegen („Städtischer Knoten“ bezeichnet einen „Städtischen Knoten“ im Sinne von Artikel 3 Buchst. p der Verordnung [EU] Nr. 1315/2013).

In Anhang II der Allgemeinen Ausrichtung der TEN-V-Verordnung werden folgende „Städtische Knoten“ in Niedersachsen angegeben:

- Braunschweig,
- Göttingen,
- Hannover,
- Hildesheim,
- Oldenburg,
- Osnabrück,
- Wolfsburg.

Zur Erreichung des nach AFIR bis 2030 vorgeschriebenen Ausbauziels wird das gesamte europäische TEN-V-Kernetz herangezogen. Für Niedersachsen bedeutet das, dass auch angrenzende Bundesländer (z. B. Bremen, Hamburg) und die Niederlande miteinbezogen werden. Eine genaue Anzahl für Tankstellenstandorte in Niedersachsen steht daher noch nicht fest. Fest vorgeschrieben

sind nur die Standorte an städtischen Knoten. Der Bund berücksichtigt bei seiner Förderung das TEN-V-Gesamtnetz und nicht nur das Kernnetz.

2. Wie viele Wasserstofftankstellen gibt es zum aktuellen Zeitpunkt in Niedersachsen (bitte mit konkreter Ortsangabe, wenn möglich gerne mit kartografischer Darstellung)?

Eine Übersicht über bereits errichtete Wasserstofftankstellen (700/350 bar) in Niedersachsen inkl. Ortsangabe bietet: <https://h2.live/>

Derzeit angezeigt werden Standorte in

- Braunschweig,
- Laatzen (Hannover),
- Haren (Ems) / Probebetrieb,
- Hasbergen,
- Oldenburg.

Der Bund fördert aktuell nachfolgende Tankstellenvorhaben:

- Brake (Planung),
- Wilhelmshaven (Planung),
- Cuxhaven (Planung),
- Lingen (Planung),
- Langenhagen (Planung).

3. Gibt es Regionen, in denen es aufgrund der vorherrschenden natürlichen Bedingungen nicht möglich ist, Wasserstofftankstellen zu errichten? Wenn ja, welche und warum?

Regionale Einschränkungen entlang des niedersächsischen Teils des TEN-V-Kernnetzes sind nicht bekannt. Ob ein Standort im Einzelfall geeignet ist, wird im Genehmigungsverfahren geprüft.

4. Wie sieht die aktuelle Planung der Landesregierung zur Erreichung der festgelegten Ausbauziele für Wasserstofftankstellen aus (bitte - wenn möglich - eine kartografische Darstellung beifügen und eine zeitliche Gliederung der Ausbaupläne vornehmen)?

Eine eigene Planung durch die Landesregierung erfolgt derzeit nicht. Die Ausbauziele 2030 der EU (AFIR) werden über die Steuerung und Förderprogramme des Bundes erreicht.

Die Steuerung der nationalen Ausbauziele erfolgt durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die Nationale Organisation Wasser- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) GmbH, insbesondere durch gezielte Förderung (siehe Antworten zu Frage 2 und Frage 6). Hierzu hat das BMDV das „Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ veröffentlicht:

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/gesamtkonzept-klimafreundliche-nutzfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile

5. Mit welchen zuständigen (Bundes-)Behörden ist eine Kooperation notwendig, und wie wird diese gestaltet?

Das Land Niedersachsen führt mit dem BMDV und der NOW GmbH regelmäßig Bund-Länder Gespräche.

6. Welche finanziellen Investitionen sind zur Erreichung der festgesetzten Ziele erforderlich, und aus welchen Töpfen bzw. von welchen Mittelgebern sollen die Mittel jeweils stammen?

Eine genaue Investitionssumme lässt sich nicht ermitteln. Der Artikel 6 Abs. 1 AFIR schreibt zur Erfüllung der Ausbauziele „öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen, die für eine kumulative Kapazität von mindestens 1 t/Tag ausgelegt sind und über mindestens eine 700-bar-Zapfsäule verfügen“ vor. Die individuellen Kosten für einen Tankstellenbau sind abhängig von der Auslegung/Größe der Gasfüllanlage und ob ein Elektrolyseur mitangeschlossen ist. In der Regel ist von Kosten in Höhe von 1,5 Millionen Euro bis 2,5 Millionen Euro pro Tankstelle ohne eigene Wasserstofferzeugung auszugehen. Für die sieben „Städtischen Knoten“ in Niedersachsen ergeben sich demnach notwendige Investitionen von 10,5 Millionen Euro bis 17,5 Millionen Euro.

Die Bundesregierung fördert Wasserstofftankstellen für den Straßenverkehr mit der „Förderrichtlinie für Maßnahmen der Marktaktivierung im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase 2“ des BMDV vom 11. August 2022 mit jährlichen Förderaufrufen mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt. Im Rahmen der Bundesförderung wurden für die Förderung öffentlich zugänglicher Wasserstofftankstellen für Nutzfahrzeuge (10/2021: Budget 60 Millionen Euro und 03/2023: Budget 311 Millionen Euro) Bundesmittel zur Verfügung gestellt.

Die Förderquote beträgt bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Seit 2023 liegt der Fokus der Förderaufrufe bei Wasserstofftankstellen für Schwerlastfahrzeuge im TEN-V-Kern- und Gesamtnetz und „Städtischen Knoten“ gemäß den Zielvorgaben der AFIR für 2030. Siehe:

https://www.ptj.de/projektfoerderung/nip/tankstellen_oeffentlich_2023_1

Eine Landesförderung erfolgt derzeit nicht mehr. Die Wasserstofftankstelle in Haren (Ems) wurde noch mit Mitteln der EU und des Landes Niedersachsen aus der EU-Förderperiode 2014 bis 2020 gefördert.

7. Welche Verfahren (beispielsweise Umweltverträglichkeitsprüfungen, Planfeststellungsverfahren etc.) müssen im Vorfeld der Errichtung einer Wasserstofftankstelle gegebenenfalls durchgeführt werden?

Wasserstofftankstellen fallen unter die Erlaubnispflicht des § 18 Abs. 1 Nr. 3 der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV). Im Rahmen dieses Erlaubnisverfahrens werden insbesondere die Bauart und Betriebsweise der Anlage sowie die Einhaltung der sicherheitstechnischen Anforderungen überprüft. Weiterhin ist eine Prüfung einer zugelassenen Überwachungsstelle erforderlich, um nachzuweisen, dass die Anlage sicher betrieben werden kann.

Verfahren wie eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder ein Planfeststellungsverfahren sind keine Bestandteile der Erlaubnispflicht nach BetrSichV.

Die Sicherheit überwachungsbedürftiger Anlagen wird seit Juli 2021 gesetzlich mit dem eigenständigen Gesetz über überwachungsbedürftige Anlagen (ÜAnIG) geregelt. Die Konkretisierung der Anforderungen soll in einer Verordnung („Überwachungsbedürftige Anlagen“) zu diesem Gesetz geregelt werden. Nach derzeitigem Stand des Verordnungsentwurfes soll das Erlaubnisverfahren nicht übernommen werden. Erlaubnisse wären dann nicht mehr erforderlich.

Zur Prüfung des Bauvorhabens auf seine Vereinbarkeit mit dem öffentlichen Baurecht ist im Vorfeld der Errichtung einer Wasserstofftankstelle im Regelfall ein Baugenehmigungsverfahren nach § 64 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) durchzuführen.

Je nach Lagerkapazität für Wasserstoff kann eine standortbezogene Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht (Lagerkapazität von 3 t bis weniger als 30 t) oder eine allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)-Pflicht (Lagerkapazität von 30 t bis weniger als 200 000 t) nach § 7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durchzuführen sein. Soweit die Vorprüfung ergibt, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Darüber hinaus ist bei einer Lagerkapazität von 3 t bis weniger als 30 t Wasserstoff ein vereinfachtes Genehmigungsverfahren nach

dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), bei einer Lagerkapazität von mindestens 30 t Wasserstoff ein förmliches Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG zu durchlaufen.

Für die Errichtung von eigenständigen Wasserstofftankstellen hat die NOW GmbH einen Leitfaden für Vorhabenträger herausgegeben, der einen Überblick zu den Genehmigungsverfahren bietet:

https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2022/03/NOW_Genehmigungleitfaden_H2-Tankstellen.pdf

8. Wie lange dürfen die einzelnen Verfahren jeweils höchstens dauern, um die Ausbauziele bis zum Stichtatum erreichen zu können?

Zu den rechtlichen Bestimmungen bezüglich der Verfahrensdauer nach BetrSichV ist auf Folgendes hinzuweisen: Entsprechend § 18 Abs. 5 BetrSichV hat die zuständige Behörde innerhalb von drei Monaten, nachdem der Antrag bei ihr eingegangen ist, zu entscheiden. In begründeten Fällen kann diese Frist verlängert werden.

Sofern neben dem Erlaubnisverfahren nach BetrSichV weitere Verfahren, wie beispielsweise ein Baugenehmigungsverfahren aus dem Bereich des öffentlichen Baurechts, erforderlich sind, ist von einer längeren Verfahrensdauer auszugehen. Die Bearbeitungsdauer für den Bauantrag hängt maßgeblich von der Qualität und Vollständigkeit der erforderlichen Unterlagen ab.

H2-Mobility gibt eine durchschnittliche Planungs- und Bauphase von 12 bis 20 Monaten für 350 bar Tankstellen für Nutzfahrzeuge an (<https://h2.live/faq>).

9. Erachtet die Landesregierung die fristgerechte Einhaltung der besagten Vorgaben als realistisch?

Ja, soweit die Antragsunterlagen rechtzeitig und vollständig eingereicht werden.

10. Welche juristischen Konsequenzen werden erwartet, sofern Niedersachsen die in der EU-Verordnung genannten Verpflichtungen bis zum Stichtatum gegebenenfalls nicht erreichen sollte?

Verordnungen der Europäischen Union gelten ab dem Tag ihres Inkrafttretens automatisch in der gesamten Europäischen Union. Die EU-Kommission wacht über die Einhaltung von EU-Recht in allen Mitgliedstaaten. Bei nicht ordnungsgemäßer Einhaltung von EU-Recht auf Ebene des Mitgliedstaates kann die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen den betreffenden Mitgliedstaat einleiten.