

# Haushaltsantrag

*öffentlich*

Gremium	geplant für Sitzung am	Beschluss		Abstimmung		
		Lt. schlag	abweichend	Ja	Nein	Enthaltung
Ausschuss für Wirtschaft und Beschäftigung	24.11.2020					
Verkehrsausschuss	26.11.2020					
Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	01.12.2020					
Ausschuss für Verwaltungsreform, Finanzen, Personal und Organisation	03.12.2020					
Regionsausschuss	08.12.2020					
Regionsversammlung	15.12.2020					

## Regionales Wasserstoffprogramm Antrag der Fraktionen SPD/CDU vom 10. November 2020

**Beschlussvorschlag der Fraktion/Gruppe:**

Seite Entwurf	Teilhaushalt Nr. / Bezeichnung

### Zur Erreichung der Klimaschutzziele vor 2050

- Die Region stellt ein projektbezogenes Investitionsprogramm zur Schaffung von Infrastruktureinrichtungen für Wasserstofferzeugungs- und Wasserstoffverteilungseinrichtungen, sowie für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge im Konzernverbund der Region Hannover auf. Zur Erreichung dieses Zieles stockt die Region die Mittel des FB um 500 T€ p.a. über eine Laufzeit von 3 Jahren zur detaillierten Erstellung und Weiterentwicklung des Regionalen Wasserstoffprogramms auf, dabei sollen im laufenden Prozess möglichst viele Maßnahmen zur Wasserstofferzeugung und -nutzung, bzw. zur Marktpenetrierung angestoßen werden.

Innovative Projekte sollen entwickelt und entsprechende Förderanträge gestellt werden. Dafür sollen vorhandene Netzwerke genutzt – wenn erforderlich – neue projektorientierte Netzwerke mit weiteren Partnern (z. B. im Logistikbereich) aufgebaut werden. Ziel ist fossile Brennstoffe durch Wasserstoff wirtschaftlich ersetzen zu können.

Wesentlich dabei ist es, regionale Wertschöpfungsketten mit Partnern aufzubauen, die Wasserstoff wirtschaftlich erzeugen können.

Hierzu ist eine leistungsfähige Projektorganisation aufzustellen.

Ebenfalls ist ein effizientes Fördermittelmanagement aufzubauen.

Dazu wird eine zusätzliche Stelle in der Wirtschaftsförderung eingerichtet

2. Mit dem zu entwickelnden und umzusetzenden Programm soll die Gegen-/Spitzenfinanzierung für die Schaffung von öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellen sichergestellt werden und Mittel für die Beschaffung von wasserstoffbetriebenen Nutzfahrzeugen, Bussen, Müllfahrzeugen u. ä. Fahrzeugen im Konzernverbund der Region bereitgestellt werden.

Die Region Hannover fördert Maßnahmen zur Erzeugung, Beschaffung, Verteilung und Nutzung von grünem Wasserstoff sowie im Zusammenhang mit Wasserstofftankstellen oder Elektrolysebetrieb sinnvolle Maßnahmen zur Abwärmenutzung und des anfallenden Sauerstoffs, insbesondere im gewerblichen und industriellen Bereich.

*Ebenso fördert* die Region Hannover den Aufbau einer Wasserstoffindustrie in der Region.

3. Die Region stellt ausreichende Mittel für die Bewilligung von entsprechenden Projektanträgen über eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von bis zu 5 Mio. € in 2021 sicher, dies ist in den Folgejahren entsprechend zu verstetigen.
4. In einer ersten Stufe ist bis zur Sommerpause 2021 eine erste Konkretisierung des Programms vorzulegen. Im weiteren Umsetzungsprozess ist das Programm der jeweiligen aktuellen Lage anzupassen und weiterzuentwickeln.
5. Die mit dem Regionalen Wasserstoffprogramm erreichten Emissionsminderungen und Projektfolge sind jährlich zu dokumentieren. Es wird halbjährlich in den zuständigen Fachausschüssen über den Fortgang berichtet

### **Sachverhalt:**

Um die von der Bundesregierung und von der Region Hannover beschlossenen Klimaschutzziele bis 2050 (besser noch vorher) erreichen zu können, ist nach allgemeiner Erkenntnis von Wissenschaft, Forschung und Industrie insbesondere auch eine schnelle Entwicklung und Nutzung der Wasserstofftechnologie erforderlich. Alle politischen Ebenen und die Industrie sind aufgefordert, an der Umsetzung dieses Zieles mitzuwirken.

Nach dem derzeitigen Stand der Technik bietet der Einsatz von Wasserstoff bei schweren Fahrzeugen (gerade auch auf der Langstrecke) und Schiffen, die mit Diesel betrieben werden, den höchsten ökologischen und ökonomischen Nutzen. Entsprechende Förderprogramme des Bundes fördern diese Entwicklung, allerdings reicht dies zur Zielerreichung bei weitem nicht aus.

Neben den bekannten bürokratischen Hürden sind drei Faktoren entscheidend:

1. Der hohe Bedarf von regenerativ und CO<sub>2</sub> – neutral erzeugter elektrischer Energie zur Erzeugung von „grünem“ Wasserstoff erfordert einen massiven Ausbau der Erzeugung von Strom aus Windkraft und Solaranlagen.
2. Zurzeit sind die industriellen Kapazitäten zum Ausbau von Tankstelleninfrastruktur und Wasserstoffproduktionsanlagen nicht ausreichend und zu teuer. Bau und Betrieb sind wegen der derzeitigen geringen Absatzmengen noch unwirtschaftlich. Gleiches gilt für den Bau und Betrieb von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen, da zwar die Kosten pro 100 km Fahrleistung fast wettbewerbsfähig sind, aber aufgrund der zu geringen Produktionsmengen die Fahrzeuge noch zu teuer sind und das Tankstellennetz zu dünn ist. Es gilt, diese Blockade („Henne - Ei“ – Problem) zu durchbrechen. Dazu sind Überbrückungsfinanzierungen für eine schnelle Marktpenetrierung erforderlich.
3. Um dies zu organisieren sind leistungsfähige Organisationsstrukturen erforderlich, die vorhandene Netzwerke nutzen und fördern und um weitere, z.T. projektbezogene Kooperationen („cross-industry partnership“) aufzubauen. Es müssen Partner zusammengeführt werden, die Wasserstoff wirtschaftlich erzeugen können und nutzen können.

Kleinteilige autarke lokale Lösungen für KMU mit größerem Fuhrpark bieten Chancen für eine schnellere Umsetzung.

Weitere innovative Vorhaben müssen entwickelt und gefördert werden. Dazu gehören insbesondere Projekte zur Reduzierung von CO<sub>2</sub> Emissionen bei der Zementherstellung als einem der Hauptemittenten von CO<sub>2</sub> und zur Herstellung klimaneutral erzeugter Treibstoffe für Flugzeuge und Schiffe. Auch für andere industrielle Nutzungen im Zusammenhang mit der Wasserstofftechnologie sind Lösungen zu beschleunigen.

Dabei ist ein effizientes Fördermittelmanagement von großer Bedeutung. Für die Koordination bietet sich die Wirtschaftsförderung der Region an, die mit internen Konzernpartnern, anderen öffentlichen Partnern, Dienstleistern und industriellen Partnern diese Mammutaufgabe umsetzen muss.

Ohne ein entsprechendes personell und finanziell gut ausgestattetes Management wird trotz hoher attraktiver Fördermittel das Ziel nicht zu erreichen sein, wie das Beispiel Elektromobilität gezeigt hat.

Das Programm ist bezogen auf die einzelnen Teilbereiche kurzfristig zu konkretisieren. Unabhängig davon sind begonnene Projekte beschleunigt umzusetzen.

Da bekanntlich für größere Projekte längere Vorlaufzeiten erforderlich sind, bzw. die Industrie die notwendigen Herstellungskapazitäten erst entwickeln muss, ist ein wesentlicher Schwerpunkt der Aktivitäten auf den Aufbau der Organisation und der Netzwerke zu legen. Die in den ersten 2 Jahren nicht abgeflossenen investiven Mittel sind in den nachfolgenden Jahren bereitzustellen. Der geschätzte Finanzrahmen von 5 Mio. €/a sollte für Spitzenfinanzierungen und die Gegenfinanzierung von Bundes-, EU- und (hoffentlich) Landesmitteln zunächst auskömmlich, aber auch erforderlich sein.

Der Mitteleinsatz ist bezogen auf die Art der Förderung (Zuschüsse, Darlehen, Tilgungsdarlehen, Überbrückungslösungen oder Bürgschaften) projektabhängig zu klären. Dazu gehört auch die Frage, ob es gegebenenfalls sinnvoller sein kann, regionale Tochtergesellschaften projektbezogen direkt zu fördern als über Umwege (Defizitausgleich oder an-

dere Arten der Unternehmensfinanzierung) oder Gebührenhaushalte zu entlasten (und damit alle Steuerzahler an der Finanzierung der Klimaziele zu beteiligen).

Entscheidend ist es, den Förderrahmen verlässlich und transparent zu halten, damit ein für die Umsetzung erforderliches Vertrauen bei den Projektpartnern und Investoren geschaffen werden kann. Wenn das Vertrauen fehlt, führt der dann zwangsläufig entstehende Attentismus zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen, die eine Zielerreichung 2050 mit Sicherheit verhindern werden, wie dies beim Thema Elektromobilität geschehen ist.

Eine wichtige Voraussetzung zur Beschaffung der zusätzlich erforderlichen elektrischen Energie ist mit dem von der Regionsverwaltung erstellte Solarkataster geschaffen worden. Es könnte sinnvoll sein, das Kataster unter Effizienz Gesichtspunkten zu priorisieren, damit zielgerichtet der erzeugte Strom direkt und kostengünstig Elektrolyseanlagen zugeführt werden kann. Das gilt besonders für die oben angesprochenen kleinen „autarken Anlagen“ von „Selbstversorgern“. Die Förderkulisse ist hierfür deutlich auszubauen.

Mit diesem ehrgeizigen Programm werden sehr effizient gleichermaßen drei zentrale regionalpolitische Ziele verfolgt:

- Erreichung unserer eigenen Klimaschutzziele
- Investitionen in die regionale Wirtschaft sind (gerade in Corona–Zeiten) von hoher beschäftigungspolitischer Bedeutung.
- Das Programm stärkt die Zukunftsfähigkeit der regionalen Wirtschaft durch Implementierung von neuen Technologien, die in zukünftigen Märkten hohe Wachstumsraten versprechen

**Anlage(n):**