



# HESSISCHER LANDTAG

08. 05. 2026

## Kleine Anfrage

**Olaf Schwaier (AfD), Klaus Gagel (AfD), Andreas Lichert (AfD),  
und Dimitri Schulz (AfD) vom 11.03.2026**

**Folgeanfrage zu Drucksache 21/3224: Risiken und Zielgenauigkeit der hessischen  
Wasserstoffstrategie im Lichte der Schließung der Wasserstofftankstelle in Duisburg  
und**

## **Antwort**

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum**

### **Vorbemerkung Fragesteller:**

Mit dem parlamentarischen Fragerecht korrespondiert eine grundsätzliche Antwortpflicht der Landesregierung. Die Landesregierung hat die zur Ausübung der Kontrollaufgabe erforderlichen Informationen zeitnah, vollständig und zutreffend zu erteilen. Mitzuteilen sind dabei alle Informationen aus allen Regierungsdokumenten sowie auch das persönliche, nicht aktenkundige Wissen handelnder Personen. In der Antwort auf die Kleine Anfrage, Drucksache 21/3224 hat die Landesregierung unter anderem zu den Fragen 1, 3 und 4 erklärt, hierzu lägen keine eigenen Erkenntnisse vor. Nach Auffassung der Fragesteller genügt eine solche Antwort jedenfalls insoweit nicht, als sich die Fragen auf Informationen beziehen, die im Verantwortungsbereich des Landes liegen (zum Beispiel landeseigene Flotten oder Daten aus ministeriellen Berichten). Die Fragesteller begehren daher eine konkretisierte Auskunft zu den eindeutig geschuldeten, der Landesregierung zugänglichen Informationen.

### **Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum:**

Die Landesregierung misst dem parlamentarischen Fragerecht eine hohe Bedeutung bei und kommt ihrer Auskunftspflicht umfassend, zeitnah und nach bestem Wissen nach. Dabei orientiert sich die Beantwortung stets an den tatsächlich verfügbaren und belastbaren Informationen.

Soweit in der Antwort auf die Kleine Anfrage, Drucksache 21/3224, zu einzelnen Fragen ausgeführt wurde, dass „keine eigenen Erkenntnisse“ vorliegen, bezieht sich dies auf das Fehlen einer systematischen, belastbaren und hinreichend differenzierten Datengrundlage im Sinne der konkret abgefragten Sachverhalte.

Zugleich ist zu berücksichtigen, dass nicht alle potenziell relevanten Informationen in gleicher Tiefe und Struktur im unmittelbaren Verantwortungsbereich der Landesregierung vorliegen oder fortlaufend erhoben werden. Vor diesem Hintergrund erfolgte die Beantwortung in der gebotenen Sorgfalt und auf Basis der verfügbaren Datenlage.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1     Wie erklärt die Landesregierung den Umstand, dass in der Antwort auf Drucksache 21/3224 zu den Fragen 1 bis 4 „keine eigenen Erkenntnisse“ geltend gemacht werden, obwohl im „Energiewende in Hessen – Monitoringbericht 2025“ (Seite 47) konkrete Bestandszahlen zu Flotten und Tankstellen veröffentlicht sind?

Die unterschiedliche Darstellung erklärt sich aus dem jeweiligen Zweck, der Datengrundlage und dem Detaillierungsgrad der beiden Formate.

Der im „Energiewende in Hessen – Monitoringbericht 2025“ enthaltene Abschnitt zur Wasserstoffmobilität ist als fachlicher Einschub gekennzeichnet und stellt keine amtliche Statistik dar. Er wird unter Mitwirkung der Landesstelle Wasserstoff erstellt und verfolgt das Ziel, ein überblicksartiges, qualitativ eingeordnetes Gesamtbild der Entwicklung in Hessen zu geben. Die dort genannten Zahlen beruhen auf externen, öffentlich zugänglichen Quellen sowie fachlichen Abschätzungen und sind nicht auf Vollständigkeit oder statistische Systematik im engeren Sinne ausgelegt.

Demgegenüber zielten die Fragen 1 bis 4 der Drucksache 21/3224 auf differenzierte Einzeldaten ab, etwa zur Zuordnung von Fahrzeugen zu kommunalen oder landeseigenen Flotten, zu konkreten Einsatzbereichen, zur wirtschaftlichen Auslastung von Tankstellen oder zu deren tatsächlicher Nutzung durch bestimmte Fahrzeugtypen. Für diese Detailtiefe liegen der Landesregierung keine systematisch erhobenen oder verlässlich konsolidierten Daten vor. Entsprechend wurde festgestellt, dass „keine eigenen Erkenntnisse“ im Sinne einer belastbaren, amtlichen Datengrundlage vorhanden sind.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass zu Frage 2 eine eigenständige Beantwortung erfolgt ist. Dabei wurde ausdrücklich auf die Plattform H2.LIVE als maßgebliche Quelle für öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen verwiesen, die zugleich auch eine wesentliche Grundlage für die entsprechenden Angaben im Monitoringbericht bildet.

Hinzu kommt, dass einzelne abgefragte Aspekte – insbesondere die wirtschaftliche Auslastung von Tankstellen – in den unternehmerischen Verantwortungsbereich der Betreiber fallen und öffentlich regelmäßig nicht zugänglich sind. Auch zu Nutzungszuordnungen einzelner Tankstellen zu spezifischen Flotten erfolgt keine landesseitige Erhebung.

Frage 2 Auf welche externen Datenquellen stützen sich die Angaben im „Energiewende in Hessen – Monitoringbericht 2025“ auf Seite 47 zur Anwendung von Wasserstoff in der Mobilität (unter anderem Zahl der H2-Busse, H2-Züge, H2-Tankstellen), insofern das Land selbst keine Daten erhebt? Bitte je Angabe die Quelle nennen.

Die im „Energiewende in Hessen – Monitoringbericht 2025“ (Seite 47) enthaltenen Angaben zur Wasserstoffmobilität beruhen auf einer konsolidierten Auswertung externer Datenquellen, da keine eigene Datenerhebung durch das Land erfolgt. Grundlage bilden insbesondere öffentlich zugängliche Informationen von Verkehrsunternehmen und Projektträgern (zum Beispiel zu Wasserstoffbussen), Angaben des Rhein-Main-Verkehrsverbundes als Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (zu Wasserstoffzügen) sowie etablierte Infrastrukturverzeichnisse wie die Plattform H2.LIVE für Wasserstofftankstellen.

Diese Daten wurden im Einzelfall durch projektbezogene Kenntnisse aus laufenden Vorhaben ergänzt und fachlich plausibilisiert, etwa im Hinblick auf nicht-öffentliche Anlagen oder kürzlich in Betrieb genommene Standorte.

### **1. Wasserstoffbusse (H<sub>2</sub>-Busse)**

Die Angabe von „über 50 Fahrzeugen“ beruht auf einer qualifizierten Schätzung, die aus öffentlich verfügbaren Informationen der jeweiligen Verkehrsunternehmen und Projektträger abgeleitet wurde. Hierzu zählen Veröffentlichungen und Projektmeldungen von ÖPNV-Betreibern, etwa durch die ICB (Frankfurt), die LNVG bzw. die Riedwerke im Kreis Groß-Gerau, Angaben aus geförderten Projekten im Rhein-Main-Gebiet (unter anderem RMV beziehungsweise fähma im Rahmen der „Lernwerkstatt“ im Landkreis Gießen) sowie öffentlich zugängliche Branchen- und Projektkommunikation, etwa zur Flottenentwicklung bei Firma Winzenhöler.

Aufgrund teilweise dynamischer Flottenentwicklungen handelt es sich bewusst um eine aggregierte Näherungsgröße, die jedoch die Größenordnung plausibel abbildet.

### **2. Wasserstoffzüge (H<sub>2</sub>-Züge)**

Die ausgewiesene Zahl von 27 Fahrzeugen basiert auf Angaben des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) in seiner Funktion als Aufgabenträger und Besteller des Schienenpersonennahverkehrs. Ergänzend wurden weitere öffentlich zugängliche Informationen zur Betriebsaufnahme und zu betrieblichen Einschränkungen herangezogen.

### **3. Wasserstofftankstellen (H<sub>2</sub>-Tankstellen)**

Die Angaben zur Tankstelleninfrastruktur stützen sich primär auf die öffentlich zugängliche Datenbasis der Plattform H2.LIVE, die vom größten deutschen Tankstellenbetreiber H2 Mobility betrieben wird und eine laufend aktualisierte Übersicht öffentlich zugänglicher Wasserstofftankstellen in Deutschland und Europa bietet.

Frage 3 Nach welchen Kriterien bewertet die Landesregierung die Versorgung mit Wasserstofftankstellen in Hessen als „stabil“ (Drucksache 21/3224), und wie wird diese Bewertung getrennt nach 700-bar-Pkw-Betankung und 350-bar-Nutzfahrzeugbetankung vorgenommen, vor dem Hintergrund des im Monitoringbericht 2025 (Seite 47) beschriebenen Rückgangs reiner 700-bar-Pkw-Tankstellen?

Die Bewertung der Versorgungslage mit Wasserstofftankstellen als „stabil“ im Sinne der Drucksache 21/3224 erfolgt auf Grundlage einer gesamthaften Betrachtung struktureller,

regulatorischer und nachfragebezogener Faktoren, nicht allein anhand der absoluten Anzahl einzelner Tankstellen.

Die Differenzierung zwischen 700-bar-Pkw- und 350-bar-Nutzfahrzeugbetankung wird dabei ausdrücklich berücksichtigt: Während die frühe Phase des Markthochlaufs stark durch den Aufbau von 700-bar-Infrastruktur für PKW geprägt war, verschiebt sich der Schwerpunkt derzeit erkennbar hin zum Schwerlastverkehr. Entsprechend gewinnt die 350-bar-Infrastruktur für Nutzfahrzeuge strategisch an Bedeutung, auch vor dem Hintergrund der zu erwartenden stärkeren Nachfrage in diesem Segment.

Der im Monitoringbericht 2025 (Seite 47) beschriebene Rückgang reiner 700-bar-Pkw-Tankstellen ist vor diesem Hintergrund einzuordnen. Dabei handelt es sich überwiegend um Anlagen der ersten Ausbaustufe, die unter der Annahme eines dynamischen Hochlaufs der Wasserstoffnutzung im Pkw-Bereich errichtet wurden. Teilweise sind diese Standorte technisch und wirtschaftlich nicht ohne Weiteres auf eine kombinierte oder reine Nutzung für den Nutzfahrzeubereich umrüstbar, sodass es im Einzelfall zu Schließungen kommt.

In der Gesamtschau kann die Versorgung insofern als „stabil“ eingeordnet werden, als sie gegenwärtig den bestehenden Bedarf abdeckt und zugleich in eine strategische Neuausrichtung überführt wird, die sich stärker am künftig erwarteten Bedarf im Nutzfahrzeugsegment sowie an den europäischen Ausbauzielen orientiert.

Frage 4 Wie bewertet die Landesregierung die bisherige Förderpraxis in Hessen, bei der es ausweislich der Antworten der Fragen 6 und 8 (Drucksache 21/3224), keine Vorkehrungen, Vorgaben und Prüfkriterien gibt, angesichts der weitaus strengeren Fördervoraussetzungen in der neuen Bundesförderung des BMV (zum Beispiel Mindestauslastung der geförderten Tankstellen über Kooperationsverträge)?

Das Land Hessen hat – anders als der Bund – in erster Linie nicht-öffentliche Wasserstofftankstellen in geschlossenen Systemen gefördert (zum Beispiel bei Busunternehmen, Taunus-Bahn). Hier stellt der Antragsteller über seine eigene Flotte eine Auslastung der Anlage sicher. Die jeweiligen Vorgaben hinsichtlich des Betriebs einer Wasserstofftankstelle ergaben sich aus den gestellten Förderanträgen (Anforderungen seitens des Zuwendungsempfängers; Betriebskonzept) und den ergangenen Bescheiden. Aus dem Antrag ergibt sich ein Zweckbindungszweck, aus dem Bescheid eine Zweckbindungsfrist.

Frage 5 Welche Rolle spielte die Landesstelle Wasserstoff bei der Zuarbeit zur Beantwortung der Kleinen Anfrage, Drucksache 21/3224 (beteiligte Stellen, abgefragte Informationen, Gründe für „keine eigenen Erkenntnisse“)?

Die abgefragten Inhalte betrafen vor allem übergeordnete, strategische beziehungsweise ressortbezogene Einschätzungen sowie bereits im Ministerium gebündelte Informationen. Für solche Fragestellungen ist regelmäßig das Ministerium selbst die primäre Auskunftsstelle, da dort die relevanten Daten, Bewertungen und Abstimmungen zentral zusammenlaufen.

Vor diesem Hintergrund ergab sich keine Notwendigkeit, die Landesstelle Wasserstoff gesondert einzubeziehen. Soweit in der Beantwortung auf „keine eigenen Erkenntnisse“ verwiesen wurde, ist dies dahingehend zu verstehen, dass über die im Ministerium bereits vorliegenden und auswertbaren Informationen hinaus keine zusätzlichen belastbaren Erkenntnisse verfügbar sind.

Frage 6 Wie viele Beschäftigte arbeiten aktuell in der Landesstelle Wasserstoff ausschließlich zum Themenfeld Wasserstoff? Bitte Stichtag nennen.

Zum Stichtag 31. März 2026 sind in der Landesstelle Wasserstoff zwei Beschäftigte ausschließlich mit dem Themenfeld Wasserstoff befasst.

Darüber hinaus befindet sich eine dritte Stelle aktuell im Ausschreibungsverfahren.

Wiesbaden, 26. April 2026

**Kaweh Mansoori**