

02.03.2026

Kleine Anfrage 7264

der Abgeordneten Henning Höne und Dietmar Brockes FDP

Unsinnige Förderbedingungen und nicht einsatzfähige Wasserstoff-Müllwagen – Ist die Förderpolitik der Landesregierung schuld an der Tankstellen-Posse in Ostwestfalen?

Der Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld hat, unterstützt durch mehrere Millionen Euro Bundesmittel, im Jahr 2021 sieben mit Wasserstoff betriebene Müllwagen beschafft. Betankt werden konnten die Müllwagen bis Anfang dieses Jahres noch an einer Wasserstofftankstelle in Rheda-Wiedenbrück. Bei den insgesamt 80 Kilometer weiten Tankfahrten wurde bereits knapp ein Drittel der für 300 Kilometer ausreichenden Tankfüllung verbraucht und damit die Einsatzreichweite und der klimafreundliche Nutzen der Fahrzeuge bereits erheblich geschmälert.

Ende 2025 wurde bekannt, dass der Wasserstofftankstellenbetreiber H₂Mobility deutschlandweit 14 Standorte schließen wird, darunter die Wasserstofftankstelle in Rheda-Wiedenbrück. Somit wäre die nächstgelegene mögliche Alternativtankstelle erst im 90 Kilometer weit entfernten Münster gelegen. Da der 180 Kilometer weite Hin- und Rückweg allein bereits 60 Prozent der Tankfüllung verbrauchen würde, ist ein Weiterbetrieb der sieben städtischen Müllwagen nun schon seit einigen Wochen nicht mehr möglich.

Paradoxerweise gibt es jedoch bereits eine Wasserstofftankstelle in Bielefeld selbst, die die mit Wasserstoff betriebenen Busse des städtischen Verkehrsunternehmens moBiel versorgt. Praxistests ergaben zuletzt, dass die Hardware der Tankstelle grundsätzlich auch mit den Müllwagen der Stadt kompatibel wäre und eine Betankung technisch möglich wäre. Praktisch dürfen die Müllwagen jedoch nicht an der moBiel Tankstelle betankt werden, da die Tankstelle aus Landesmitteln gefördert wurde und die Förderbedingungen nur die Benutzung durch den ÖPNV erlauben. Wie absurd die Situation mittlerweile ist, zeigt sich nicht zuletzt daran, dass selbst das Satireformat „extra3 – Realer Irrsinn“ in seiner Sendung vom 5. Februar 2026 über den Vorgang berichtete.

Laut dem Westfalen-Blatt sei die Landesregierung hierzu zwar im Austausch mit den Stadtwerken, die Gespräche seien aber noch nicht abgeschlossen. Es ist vollkommen unverständlich, warum einerseits die gemeinsame Nutzung zweier städtischer Betriebe in Bielefeld nicht von Anfang an bei der Förderung mitgedacht wurde, um die offensichtlichen Synergieeffekte zu heben und andererseits nun scheinbar keine schnelle und unbürokratische Lösung getroffen werden kann.¹

¹ <https://www.westfalen-blatt.de/owl/bielefeld/wasserstoff-tankversuch-umweltbetrieb-bus-muellwagen-laster-h2-uw-b-mobiel-3494382?pid=true&ueg=default> (letzter Zugriff: 02.03.2026).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Zu welchen Zeitpunkten wurde die Landesregierung bereits durch die Stadt Bielefeld, den Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld oder die Stadtwerke Bielefeld kontaktiert, um eine förderunschädliche Betankung der wasserstoffbetriebenen Müllfahrzeuge an der aus Landesmitteln geförderten Wasserstofftankstelle in Bielefeld zu ermöglichen?
2. Welche konkreten Schritte hat die Landesregierung seit Kenntnis des Problems unternommen, um eine kurzfristige Betankungsmöglichkeit der Fahrzeuge, insbesondere an der aus Landesmitteln geförderten Wasserstofftankstelle in Bielefeld, zu ermöglichen?
3. Aus welchen Gründen wurde nicht unmittelbar bei der Förderung der Wasserstofftankstelle in Bielefeld eine Öffnungsklausel oder anderweitige Regelung vorgesehen, die eine Mitnutzung durch andere kommunale Betriebe, insbesondere den Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld, ermöglicht?
4. Welcher sachliche Grund rechtfertigt aus Sicht der Landesregierung die förderrechtliche Beschränkung der Nutzung landesgeförderter Wasserstoffinfrastruktur auf einzelne kommunale Nutzergruppen, selbst wenn hierdurch vorhandene Fahrzeuge nicht eingesetzt werden können und öffentliche Investitionen faktisch entwertet werden?
5. Sind der Landesregierung weitere Fälle in Nordrhein-Westfalen bekannt, in denen die Förderbedingungen des Landes für Wasserstofftankstellen oder vergleichbare Infrastrukturen aufgrund einer Beschränkung auf bestimmte Nutzergruppen zu eingeschränkter Auslastung, wirtschaftlichen Ineffizienzen oder einer faktischen Nichtnutzbarkeit vorhandener Fahrzeuge oder Anlagen führen?

Henning Höne
Dietmar Brockes