



**Kurt Kapp**  
Kommissarischer  
Leiter des Referats für  
Arbeit und Wirtschaft

I. Stadtratsgruppe DIE LINKE

Rathaus

Datum  
18.03.2019

**Die Münchner Verkehrsgesellschaft erprobt auch die Brennstoffzellen-Technologie bei E-Bussen**

Antrag Nr. 14-20 / A 04625 von der Stadtratsgruppe DIE LINKE vom 05.11.2018, eingegangen am 05.11.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

Nach §60 Abs.9 GeschO dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist. Die Beschaffung von Bussen mit Brennstoffzellen-Technologie fällt jedoch nicht in die Zuständigkeit des Stadtrates oder als laufende Angelegenheit in die Zuständigkeit des Oberbürgermeisters, sondern in den operativen Geschäftsbereich der Münchener Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Eine beschlussmäßige Behandlung der Angelegenheit im Stadtrat ist daher rechtlich nicht möglich. Daher wird der Antrag im Folgenden als Brief beantwortet.

Wir haben hierzu die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) um Stellungnahme gebeten, die uns Folgendes mitteilte:

„Bereits heute werden 80 % der Verkehrsleistung der MVG elektrisch durch U-Bahn und Trambahn erbracht. Der dafür verwendete Ökostrom gewährleistet, dass sich ÖPNV Kundinnen und Kunden bereits in großem Umfang klimaneutral bewegen.

Die MVG befasst sich aber natürlich trotzdem mit alternativen Antrieben, was zur Bestellung von sechs weiteren Batteriebussen geführt hat. Im Übrigen setzen wir uns mit dem Elektrothema beim Bus seit Jahrzehnten bereits auseinander und haben sowohl wasserstoffbetriebene Busse als auch Batteriebusse verschiedenster Hersteller getestet.

Zu den Ausführungen im Antrag möchten wir Folgendes anmerken:

- Wasserstoff liegt in nahezu unbegrenzter Menge vor, leider aber immer nur in Molekülen (Ausnahme: Abfallwasserstoff aus chemischen Prozessen), sodass er immer mit hohem Energieaufwand erzeugt werden muss. Dadurch schwindet der zitierte energetische Effizienzvorteil der Brennstoffzelle.
- Der Aufwand für die erforderliche Infrastruktur/Betankungsmöglichkeit ist enorm hoch und benötigt viel Platz. Wir haben für den derzeit im Bau befindlichen Bahnhof Moosach bereits 2015 durch einen externen Berater die Möglichkeiten für einen H2-Betrieb untersuchen lassen.

Das Ergebnis war, dass wir rund 20 % unserer Abstellkapazitäten für die Speicherung des H2 und der erforderlichen Sicherheitsabstände der Tankstelle verloren hätten sowie, dass wir die genehmigungsrechtlichen Auflagen für diesen Betriebshof (gültig u.a. §§ 4 und 12 BImSchG; Mindestabstände zu Wohnungen, etc.) nicht hätten erfüllen können. Die Zusatzkosten allein für die Infrastruktur hätten zudem im zweistelligen Millionenbereich gelegen.

- Die Fahrzeugbeschaffungskosten für Brennstoffzellen-Busse liegen beim Mehrfachen eines Dieselbusses. Beim Batteriebus ist ungefähr der Faktor 2 gegenüber dem Dieselbus anzusetzen.
- Die Energieeffizienz beim Batteriebus für die Klimatisierung steigt durch den Einsatz der Wärmepumpentechnologie im Vergleich zu den bisherigen Heizungs- und Klimatisierungsauslegungen beträchtlich an, sodass auch hier wesentliche Fortschritte im Hinblick auf den Komfort und den Energieverbrauch erwartet werden und hierdurch der Brennstoffzellen-Bus seinen Vorteil gegenüber dem Batteriebus verliert.
- Die Stadt Hamburg testet seit 2013 Brennstoffzellen-Busse. Aktuell sind noch vier Brennstoffzellen-Busse und zwei Batteriebusse mit Brennstoffzelle als Range-Extender im Test. Hamburg testet auch weiter, hat aber trotzdem den Beschluss gefasst, dass ab 2020 nur noch emissionsfreie E-Busse mit Batterien beschafft werden.

Im Übrigen stehen wir mit Hamburg, Berlin und anderen Städten in engem Kontakt in einer Beschaffungsgemeinschaft für E-Busse, sodass wir immer auf dem aktuellsten Stand der Entwicklungen sind und beobachten natürlich die Entwicklung aller Antriebskonzepte weiter.

Die stichpunktartig aufgeführten Gesichtspunkte und unser Bestreben, möglichst schnell zu einem emissionsfreien Busbetrieb zu gelangen, führten zu der Entscheidung, E-Busse mit Batteriespeichern zu beschaffen.

Unsere Vision ist, den Busverkehr in Zukunft zu 100 % elektrisch zu betreiben und zwar mindestens so wirtschaftlich und zuverlässig wie heute. Denn nur dann haben Busse eine Chance auf einen möglichst großen Marktanteil. Die technischen Möglichkeiten schreiten voran; Schritt für Schritt werden wir dieses Ziel daher erreichen können.“

Ich bitte Sie, von den vorstehenden Ausführungen der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) Kenntnis zu nehmen und hoffe, dass Ihr Antrag zufriedenstellend beantwortet ist und als erledigt gelten darf.

Mit freundlichen Grüßen

**II. Abdruck von I.**

an das Direktorium-HA II/V 1 (Az.: D-HA II/V1 8513-5-0078)  
an RS/BW  
per Mail an [anlagen.ru@muenchen.de](mailto:anlagen.ru@muenchen.de)  
an das RGU-UVO 22

per Hauspost  
an die Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität

jeweils z.K.

**III. Vor Auslauf an RGU-UVO 22 ([elektromobilitaet.rgu@muechen.de](mailto:elektromobilitaet.rgu@muechen.de)) m.d.B. um Mitzeichnung bis zum 06.03.2019**

**IV. Vor Auslauf mit gesondertem Anschreiben an Hr. OB, mit der Bitte um Zustimmung.**

**V. Wv. FB 5**

Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/SWM/3 Gremien/1 Stadt/1 Stadtrat/2 Antraege/Linke/4625\_Antw.odt

Kurt Kapp