



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An
Herrn StR Manuel Pretzl,
Herrn StR Sebastian Schall,
Herrn StR Jens Luther,
Herrn StR Andreas Babor
CSU-Fraktion
Rathaus

Datum 12. 09. 22

Mehr Elektrobusse in München

Antrag Nr. 20-26 / A 02050 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Andreas Babor vom 26.10.2021, eingegangen am 26.10.2021

Az. D-HA II/V1 8513-5-0125

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrem o.g. Antrag fordern Sie, Neubeschaffungen im Busverkehr mit Elektrobussen zu tätigen sowie die Busflotte auf Elektrobusse umzustellen.

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, beantworten wir Ihren Antrag im Folgenden als Brief. Die nicht fristgerechte Beantwortung bitten wir zu entschuldigen.

Hierzu haben wir eine Stellungnahme der SWM/MVG erbeten, die uns Folgendes mitteilte:

„Alle Fahrzeugbeschaffungen seit 2019 und die damit in Zusammenhang stehenden Ausschreibungen wurden ausschließlich mit batterieelektrischen Stadtbussen (BEV) realisiert. Aktuell sind weitere Beschaffungen mit über 100 E-Bussen bis 2025 angestoßen. Der neue Busbetriebshof in Moosach wird bis 2025 weitgehend mit Ladeinfrastruktur für über 170 Busse ausgestattet sein.

In der 2. Hälfte des Jahrzehnts sind wir aber auf weitere Abstellflächen im Münchner Stadtgebiet angewiesen, um den Ausbau der Elektromobilität voranzutreiben. Auf den vorhandenen Flächen ist kein weiteres Wachstum mehr möglich und die Ausstattung der bestehenden Anlagen mit Ladeinfrastruktur geht zu Lasten der Abstellkapazität.

Die aktuell verfügbare Batterietechnologie erlaubt noch keine Reichweiten über 200 km und schränkt den Einsatz der BEV auf geeignete Strecken ein. Ein uneingeschränkter Einsatz mit diesen BEV bedeutet einen überproportionalen Mehraufwand an Investitionen und Personal.

Die technologische Entwicklung bis 2025 ist absehbar und lässt Reichweiten von bis zu 300 km erahnen, was aber auch nicht den Bedarf zu 100 % deckt. Darüber hinaus gibt es noch keine validen Daten, um heute schon die weitere Entwicklung abzusehen. Alternative Konzepte wie Gelegenheitsladen und Laden über eine Oberleitung (In-Motion-Charging – IMC) werden intensiv geprüft. Eine endgültige Entscheidung dazu steht aber noch aus.“

Das Mobilitätsreferat möchte ergänzend hierzu Folgendes ausführen:

Neben der derzeitigen Entscheidung der SWM zu batterieelektrischen Bussen sollten andere Technologien nicht aus dem Blickwinkel geraten. Gerade die bereits ausgereifte Brennstoffzellentechnik könnte in Verbindung mit der Nutzung von Wasserstoff zur Dekarbonisierung im Nutzfahrzeugbereich einen erheblichen Beitrag leisten. Grundvoraussetzung ist die ausreichende Verfügbarkeit von grünem, also durch regenerative Energien erzeugten, Wasserstoff. Auch wenn Wasserstoff als Antriebstechnologie noch nicht wirtschaftlich ist und praktisch kaum Fahrzeuge verfügbar sind, bietet der Kraftstoff trotzdem Vorteile gegenüber Strom - insbesondere in der Energiespeicherung und durch die höhere Energiedichte. Da nicht sichergestellt ist, dass perspektivisch ausreichend viel grüner Strom regional produziert werden kann, kann es vorteilhafter sein, an anderer Stelle aus grünem Strom hergestellten Wasserstoff zu beziehen. Daher wird im Süden von Deutschland die Rolle von Wasserstoff allgemein relevant sein. Im Verkehrssektor ergeben sich die Einsatzgebiete insbesondere im ÖPNV, beim Schwerlasttransport sowie gegebenenfalls bei Sondernutzfahrzeugen. Hier ist es relevant, erste Erfahrungen zu sammeln und zeitnah eine adäquate Infrastruktur aufzubauen. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass auch in der Wasserstoffproduktion auf Nachhaltigkeit geachtet werden muss und der Fokus auf der Erzeugung von grünem Wasserstoff liegen sollte. Derzeit gibt es zwei Arbeitskreise in München (MVV, MVG, LHM) die sich einmal mit der Elektrifizierung des ÖPNVs und zum Anderen mit dem Aufbau von Kompetenzen bei der Verteilung und Nutzung von Wasserstoff beschäftigen: Den Arbeitskreis zur Elektrifizierung des ÖPNVs leitet das MOR in der Federführung.

Das Referat für Klimaschutz und Umwelt führt folgenden Sachverhalt dazu aus:

„Aus Sicht des RKU bietet die Wasserstofftechnologie ein großes Potential zur Verringerung von CO₂-Emissionen insbesondere in den Bereichen, in denen fossile Energieträger bisher schwer zu ersetzen sind und ist deshalb von großer Bedeutung für die Klimaziele der Landeshauptstadt München. Das RKU betreut deshalb im Rahmen des EKAT die stadtinterne Arbeitsgruppe Wasserstoff.

Zudem beteiligte sich das RKU bei der Ausschreibung "HyLand - Wasserstoffregionen in Deutschland" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in der Kategorie "HyStarter" (<https://www.hy.land/>) und erhielt im September 2021 die Information, dass der Antrag bewilligt wurde.

Die Landeshauptstadt München erhält damit im Zeitraum von Mitte 2022 bis Mitte 2023 als Förderung eine fachliche und organisatorische Begleitung durch ein Expertenteam bei der Entwicklung eines regional zugeschnittenen Wasserstoffkonzepts sowie bei der Bildung eines Netzwerks lokaler Wasserstoffakteure.


Das zu bildende regionale Netzwerk soll Akteure aus kommunalen Betrieben, Industrie, Gewerbe und Gesellschaft vereinen, um gemeinsam Konzeptideen und Projekte für verschiedene Einsatzgebiete von Wasserstoff-Technologie - im Bereich Verkehr, Wärme, Stromversorgung und Energiespeicherung - zu entwickeln, unter Berücksichtigung der in München relevanten wirtschaftlichen und strukturellen Rahmenbedingungen.

Die HyStarter Förderung bietet der Stadtverwaltung die Möglichkeit, Akteure aus verschiedenen relevanten Bereichen (u.a. Verkehr, Industrie, Energieversorgung und Wissenschaft) im Rahmen von Strategiedialogen zusammenzubringen und mögliche Einsatzbereiche für die Wasserstofftechnologie in der Stadt München zu identifizieren, sowie Bedarfe, Potenziale und Hemmnisse zu erfassen, und konkrete, erste Ideen für Projekte zu erarbeiten, die in den Folgejahren umgesetzt werden können.

Im Bereich „Verkehr“ bietet Wasserstofftechnologie z.B. bei schweren Nutzfahrzeugen, Sonderfahrzeugen und Bussen mit langen Umläufen, bei denen fossile Energieträger nur schwer zu ersetzen sind, ein großes Dekarbonisierungspotential. Das Thema „Wasserstoff“ sollte aber nicht isoliert für den Verkehrssektor betrachtet werden. Erst mit einem integrierten Ansatz einschließlich Vernetzung von Strom, Wärme und Verkehr im Sinne einer Sektorkopplung lässt sich das volle Potential von Wasserstofftechnologie erschließen.“

Ich bitte Sie, von den vorstehenden Ausführungen Kenntnis zu nehmen und hoffe, dass wir Ihren Antrag zufriedenstellend beantworten konnten und dieser als erledigt gelten darf.

Mit freundlichen Grüßen


Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent