

Der Vorsitzende begrüßte den Geschäftsführer der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), Herrn Eugen Puderbach. Herr Puderbach erläuterte zunächst anhand einer Folienpräsentation den Einsatz von Wasserstoffbussen der RVK im linksrheinischen öffentlichen Personennahverkehr des Rhein-Sieg-Kreises und stand im Anschluss für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung.

Anmerkung des Schriftführers:

*Die Folienpräsentation ist der Niederschrift als **Anlage 1** beigelegt.*

SkB Peter zeigte sich verwundert, dass bisher keine Beratung im Umweltausschuss erfolgt sei, sodass näher auf umweltpolitische Aspekte wie die Öko-Bilanz und den Emissionsausstoß der unterschiedlichen Antriebskonzepte hätte eingegangen werden können. Er stellte heraus, die Minderung des CO² Ausstoßes durch den Einsatz von Wasserstoffbussen verursache jährliche Mehrkosten in Höhe von 1.000 € je Tonne CO². In Summe seien dies rd. 500.000 €, die von den Städten und Gemeinden getragen werden müssten.

Abg. Skoda interessierte sich für die Mengen und Preise des Wasserstoffes, der für den Einsatz von Wasserstoffbussen erforderlich sei. Zudem stelle sich die Frage, ob der Wasserstoff hierfür speziell hergestellt werden müsse und welche Auswirkungen sich dadurch auf die Öko-Bilanz ergäben.

Abg. Dr. Bieber führte aus, er habe den Vortrag von Herrn Puderbach so verstanden, dass der Wasserstoff als Nebenprodukt der chemischen Industrie in der Region entstehe und für den Einsatz von Wasserstoffbussen genutzt werden solle. 500.000 € seien viel Geld, allerdings müsse der Staat die Entwicklung fortschrittlicher Technologien vorantreiben, was eigentlich Aufgabe der Automobil- und Busindustrie sei, die hierbei jedoch nur zögerlich agiere. Im Hinblick auf die teils ländliche Struktur des Rhein-Sieg-Kreises sehe er die Wasserstofftechnologie im Busbetrieb im Vergleich zum reinen Batteriebetrieb in Bussen als geeignetere Variante an. Durch die hohe Förderquote sei das Risiko, was der Rhein-Sieg-Kreis eingehe, kalkulierbar und könne eventuell deutschlandweit als Vorbild dienen. Sofern sich dieses Projekt etabliere, sei darüber nachzudenken, ob auch die RSVG in einem weiteren Schritt ihren Fuhrpark auf Wasserstoffbusse umstelle und die Wasserstoff-Ressourcen der EVONIK in Niederkassel nutze.

Abg. Hartmann befürwortete das Projekt und hob die Vorreiterrolle des Rhein-Sieg-Kreises beim Einsatz von Wasserstoffbussen hervor. Vor allem aufgrund der Wasserstoffkapazitäten durch die chemische Industrie sei das Projekt prädestiniert dafür, diese auch zu nutzen. Weiterhin werde die Feinstaubbelastung durch den Verzicht auf Dieselbusse reduziert. Zukünftig könnten ggfs. auch die dieselbetriebenen Schienenverkehre durch den Einsatz von Wasserstoff ersetzt werden, da die Elektrifizierung einiger Strecken offen sei.

Abg. Windhuis erklärte, er unterstütze die Pionierarbeit des Rhein-Sieg-Kreises, da die Hersteller konventioneller Busse bei der Weiterentwicklung neuer Antriebstechnologien nur zögerlich voranschritten. Für die Übergangsphase dürften vernünftige Dieselantriebe allerdings nicht schlecht geredet werden, obwohl langfristig dieser Antrieb auch aufgrund der Feinstaubproblematik ersetzt werden müsse.

Eine Diskussion um die Öko-Bilanz zielen lediglich auf die Verhinderung neuer Antriebe. Hinsichtlich der festgelegten Klimaziele im Rhein-Sieg-Kreis sehe er Nachholbedarf, der mit der Umsetzung des vorliegenden Projekts angegangen werden solle.

Herr Puderbach antwortete, der Wasserstoff entstehe als Nebenprodukt bei den chemischen Industrien um Köln und werde im Wasserstoffbus umgewandelt in Strom. Daher stamme auch die im Vortrag genannte Bezeichnung "Hybrid". Optimal wäre zukünftig, wenn Wind- oder

Sonnenenergie in Wasserstoff umgewandelt und bei Bedarf dann Strom aus Wasserstoff produziert werden könne.

Zum Thema Öko-Bilanz und Emissionen verwies er auf Untersuchungen in Zusammenarbeit mit dem TÜV-Nord sowie der RWTH-Aachen, die er zur Niederschrift geben werde.

Die Kosten für Wasserstoff bezifferte er in Abhängigkeit zu den Herstellungsverfahren und Transportkosten auf 4,90 € bis 8,50 € je kg. Umgerechnet in Diesel-Äquivalente entspreche dies einem durchschnittlichen Preis von 1 € je Liter Diesel. Wasserstoff sei in ausreichender Menge in der Region vorhanden, sodass rd. 3.000 Busse täglich betankt werden könnten. Im Chemiepark Hürth sowie bei Shell in Wesseling entstünden beispielsweise bei der Herstellung von Chlor große Mengen von Wasserstoff, der rein genug sei, um in Wasserstoffbussen eingesetzt werden zu können. Im Chemiepark Leverkusen müsse der Wasserstoff gereinigt werden, damit der Reinheitsgehalt mindestens bei 95 % liege. Zu der Situation bei EVONIK in Niederkassel lägen ihm keine Informationen vor.

Eine belgische Busmanufaktur biete die Wasserstoffbusse an, die u. a. auch in London eingesetzt würden.

Anmerkung des Schriftführers:

*Die Unterlagen zum Emissionsausstoß und der Öko-Bilanz sind der Niederschrift als **Anlage 2** beigelegt.*

Abg. Lehmann stand dem Einsatz dieser neuen Technologie positiv gegenüber, monierte allerdings die weiter steigenden Kosten für den ÖPNV, der im Rhein-Sieg-Kreis vergleichsweise teuer sei.

Der Vorsitzende fügte hinzu, die Vermeidung von Stickoxiden im Vergleich zum Dieselantrieb sei Grund genug für die Umstellung der Antriebstechnologie. Daher müsse ein Kommunalverband auch die Initiative ergreifen, da Nichtstun keine Alternative sei. Zum Einwand der sinnvolleren Vorberatung im Fachausschuss verwies der Vorsitzende auf die Möglichkeit der entsprechenden Beantragung, die unterblieben sei.

SkB Peter stellte klar, er bewerte das Projekt unter dem Aspekt des Klimaschutzes positiv, allerdings wäre eine Vorberatung im Umwelt- oder Verkehrsausschuss sinnvoll gewesen. Zur geforderten Öko-Bilanz entgegnete er, dass dies keine Verhinderungsstrategie gegen den Wasserstoffbus sei, sondern eine wichtige Grundlage für das Treffen einer finanzpolitischen Entscheidung.

Abg. Skoda betonte, auch er stehe hinter der Förderung alternativer Antriebe und dankte Herrn Puderbach vorab für die Nachreichung der Unterlagen zur Öko-Bilanz.

SkB Roth schloss sich den Forderungen der Vorredner, Antriebskonzepten ohne Schadstoffausstoß den Vorrang zu geben, an. Mit Verweis auf die erwarteten sinkenden Stückkosten der Wasserstoffbusse bei zukünftig steigender Nachfrage erkundigte er sich nach der zu erwartenden Preisentwicklung für Wasserstoff. Weiterhin interessierten ihn die Entsorgungskosten für Busse mit Wasserstoff-Brennstoffzellen.

Abg. Gauß nahm Bezug auf die Diskussion zu einer sinnvolleren Vorberatung im Umweltausschuss und erklärte, sie sehe sich hierbei als umweltpolitische Sprecherin ihrer Fraktion nicht übergangen, da im Umweltausschuss die entsprechenden Leitlinien festgelegt worden seien, an deren Umsetzung die Verwaltung arbeite.

Herr Puderbach führte aus, es gebe derzeit keinen Markt bzw. Wettbewerb für Wasserstoff. Fest stünden ggfs. die Kosten für Lagerung und Transport des Wasserstoffs. Daher könnten zur

Preisentwicklung keine Aussagen getroffen werden. Ein Vorteil des Brennstoffzellenantriebs seien auch die Entsorgungskosten, da hierfür keine entstünden bzw. kein Sondermüll vorliege.

Anschließend ließ der Vorsitzende über den Beschlussvorschlag abstimmen und der Finanzausschuss fasste folgenden Beschluss: