

Vorsitzender Abg. Dr. Griese begrüßte als Gäste die Herren Dr. Baumann und Dr. Köster von der EnergieAgentur.NRW, Herrn Conrad von der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) und den Geschäftsführer der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG), Herrn Reinhardt.

Abg. Dr. Kuhlmann erläuterte bezugnehmend auf seine Anmerkung in der letzten Sitzung des Umweltausschusses am 05.12.2017 zum Thema Anschaffung von wasserstoffbetriebenen Bussen den Hintergrund des Antrages. Es handele sich um ein wichtiges umweltpolitisches Thema, welches nicht nur punktuell im Finanz- und/oder Verkehrsplanungsausschuss behandelt werden solle. Es sei wünschenswert, dass künftig mit solchen Themen - ggf. auch in einer gemeinsamen Sitzung - alle betroffenen Ausschüsse befasst würden.

Herr Dr. Baumann stellte anhand einer Präsentation zunächst die EnergieAgentur.NRW und ihren Wirkungskreis vor. Hiernach erläuterte er die verschiedenen möglichen Antriebsarten für Busse im ÖPNV.

Sodann berichtete Herr Conrad anhand einer Präsentation über die Erfahrungen der RVK mit dem Einsatz von alternativen Antriebstechnologien.

Anschließend erläuterte Herr Reinhardt anhand einer Präsentation den aktuellen Sachstand bei der RSVG.

(Hinweis der Schriftführerin: Aus Kostengründen werden die drei genannten Präsentationen ausschließlich als Bestandteil der digitalen Niederschrift beigefügt und können im Internet unter www.rhein-sieg-kreis.de → Kreistag → Kreistagsinfosystem eingesehen werden.)

Abg. Albrecht wies darauf hin, dass auch die SPD in der letzten Sitzung moniert habe, dass zum Thema Anschaffung von wasserstoffbetriebenen Bussen nicht auch der Umweltausschuss befasst worden sei. Um künftig eventuelle Zielkonflikte zu vermeiden sei es erforderlich, sämtliche betroffenen Fachausschüsse zu beteiligen.

Er erkundigte sich nach einer möglichen Zusammenarbeit RSVG – RSAG im Hinblick auf die Nutzung von Biogas im ÖPNV. Des Weiteren fragte er nach den Sachständen in Bezug auf Bio-Diesel sowie Ethanol auf Basis einer Lignocellulose.

Herr Dr. Köster erläuterte, dass sich Bio-Diesel bereits anteilig im Diesel befinde. Ebenso sei Ethanol in Kraftstoffen zu einem gewissen Prozentsatz in Kraftstoffen beigemischt. Die Nutzung reinen Biodiesels bzw. Ethanols habe sich nicht durchgesetzt. Perspektivisch sei die Nutzung von Biogas die beste Alternative. Allerdings müsse noch viel in eine entsprechende Infrastruktur investiert werden. Kraftstoffe auf Basis einer Lignocellulose befänden sich noch im Versuchsbereich.

Herr Reinhardt erklärte den zögerlichen Einsatz von alternativen Antriebstechnologien bei der RSVG damit, dass hierfür enorme Zuschüsse aus dem Kreishaushalt erforderlich seien. Man müsse vorsichtig mit dem Einsatz von Steuermitteln sein und dürfe sich nicht vorschnell auf noch wenig erprobte Alternativen stürzen. Grundsätzlich sei die RSVG an einer Zusammenarbeit mit der RSAG im Hinblick auf die Nutzung von Biogas aus Bioabfällen interessiert. Hierzu müssten allerdings einige Faktoren wie z. B. die Umrüstung der Fahrzeuge, die Änderung der Infrastruktur auf den Betriebshöfen und mögliche Förderungen im Hinblick auf Kosten und Machbarkeit berücksichtigt werden, bevor man den Schritt zu einer Umrüstung auf Biogas wagen könne.

SkB Schön äußerte sich lobend zu der Faktenorientiertheit der RSVG. Es sei absurd, auf Wasserstoff als Antriebstechnologie zu setzen, da dieser ein Abfallprodukt der Chlorgasgewinnung sei. Die Chlorgasgewinnungsanlage werde schließlich mit Strom aus Braunkohlekraftwerken betrieben. Damit würde der Umweltschutzgedanke mit Füßen getreten.

Abg. Hoffmeister bemerkte, niemand könne sich ernsthaft hinstellen und den Dieselantrieb als das Motorsystem der Zukunft darstellen. Er sei einigermaßen fassungslos, dass dies immer noch geschehe. Das gelte auch für die Dieselmotoren der neuesten Generation. Das Gebot der Stunde sei eine Diversifizierung der Antriebe, je nach Möglichkeiten und Bedürfnissen der Verkehrsgesellschaften. Wer diese Entwicklung verschlafe und immer nur auf alte Technologien setze, habe die Probleme nicht verstanden.

Abg. Dr. Kuhlmann regte an, die Ergebnisse der von Herrn Reinhardt in seiner Präsentation genannten Studie der Hochschule Landshut in der nächsten Ausschusssitzung vorzustellen.

Herr Reinhardt erwähnte, dass die für die Fahrzeuge der RSVG im Echtbetrieb gemessenen Schadstoffgrenzwerte den von den Herstellern ausgewiesenen Werten entsprächen.

Herr Conrad erläuterte, dass der Einsatz von Brennstoffzellen in den Bussen der RVK unabhängig von Fördermitteln erfolge. Die Kostenkalkulation berücksichtige, dass die Fördermittel begrenzt seien. Die durchschnittliche Lebensdauer einer Brennstoffzelle entspreche mit 10 Jahren ungefähr der Einsatzdauer eines Busses.

Abg. Rothe merkte an, dass es sinnvoller sei, sämtliche verfügbaren Antriebsarten zu untersuchen und dabei die Bewertung der Energieeffizienz und der Kosten in den Vordergrund zu stellen. Er fragte, ob es Untersuchungen im Hinblick auf Umwandlung von Bremsenergie in Schwungmasse gegeben habe.

Herr Dr. Baumann wies darauf hin, dass in der Regel bei allen modernen Antriebstechnologien eine Bremskraftrückgewinnung bereits eingebaut sei.

Herr Reinhardt erläuterte, dass die Einrichtung eines Pantographen-Netzes in der Region Rhein-Sieg nicht möglich sei. Daher käme für strombetriebene Busse bei der RSVG nur die Variante Overnight-Charging im Depot in Betracht. Man müsse bei batteriebetriebenen Bussen auch bedenken, dass durch den Betrieb von Heizung bzw. Klimaanlage Einbußen in der Reichweite hinzunehmen wären.

Abg. Kitz führte aus, dass es im Hinblick auf alternative Antriebstechnologien in den nächsten Jahren zu weitreichenden Änderungen kommen werde. Die Fahrzeughersteller würden langsam aber sicher umdenken. Bis dahin müsse man sich mit Zwischenlösungen auseinandersetzen. Der Einsatz von umweltfreundlichen Antriebstechnologien bei der RVK sei nur durch finanzielle Hilfen des Rhein-Sieg-Kreises möglich. Die Mittel hierfür seien im Dezember 2017 durch den Kreistag bewilligt worden. Der Rhein-Sieg-Kreis stehe im Hinblick auf drohende Fahrverbote vor einer erheblichen finanziellen Herausforderung. Derzeit laufe ein durch den Aufsichtsrat der RSVG beauftragtes Gutachten, dessen Ergebnis leider noch nicht vorliege. Darin würden insbesondere auch die Bedürfnisse und Bedingungen in den ländlichen Gebieten untersucht. Die RSVG könne aufgrund der Gegebenheiten im Kreisgebiet nicht einfach so eine Projektlinie einrichten wie die RVK, die überwiegend im städtischen Bereich unterwegs sei. Bedauerlich sei, dass bislang keine Zusammenarbeit zwischen RSVG und RSAG im Hinblick auf den Einsatz von Biogas zustande gekommen sei.

Auf Nachfrage des Abg. Kitz erläuterte Herr Conrad, dass man im engen Austausch mit Großstädten wie Hamburg oder London sei und der Einsatz von Brennstoffzellen dabei beobachtet werde. Es liege noch keine langfristige Studie zum Einsatz von Brennstoffzellen vor. Allerdings müssten Brennstoffzellen nach Ablauf ihrer Lebensdauer neuerdings nicht mehr ausgetauscht werden. Vielmehr könnte die Lebensdauer durch eine sogenannte Auffrischung verlängert werden, so dass damit die Nutzungsdauer eines Busfahrzeuges erreicht werde.