

An den Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt München  
Herrn Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

München, 06. Nov. 2018

## **Antrag**

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

Die Stadt setzt sich in den zuständigen Gremien der SWM (Stadtwerke München) bzw. der MVG (Münchner Verkehrsgesellschaft) dafür ein, dass im Rahmen der laufenden Bestellungen von neuen Elektrobussen auch ein Versuchsbus mit Brennstoffzelle zur Umwandlung von Wasserstoff in Antriebs-Elektrizität (FCEB Fuel Cell Electric Buses) beschafft wird.

#### **Begründung:**

Wie den „Informationen der SWM Geschäftsführung“ Ausgabe 15 von Oktober 2018, zu entnehmen ist, beabsichtigt die MVG bis zu 40 weitere Elektrobusse zu bestellen. In einem ersten Schritt seien bereits sechs „E-Busse“ bestellt worden. Die aktuelle Ausschreibung habe aus insgesamt vier Losen mit unterschiedlichen technischen Spezifikationen bestanden, so unter anderem Leichtbauweise, als Energiespeicher sind Lithium-Eisen-Phosphat-Akkumulatoren und in einem Fall Festkörperbatterien vorgesehen.

Ein FCEB (Elektrobus mit Brennstoffzellen-Antrieb) ist scheinbar nicht vorgesehen. In verschiedenen Großstädten (u.a. in Hamburg und Stuttgart) werden diese jedoch bereits erprobt, da zumindest ein namhafter deutscher Bushersteller die Brennstoffzellen-Technologie bereits anbietet. Dies wurde im Rahmen der Vorstellung einer „Wasserstoff-Studie“ im Auftrag der Shell AG am 14. Mai 2018 in München bekannt. Diese Studie verweist auch darauf, dass zwar die Beschaffungskosten zur Zeit noch weit über denen von vergleichbaren Dieselhybridbussen liegen, bei höheren Produktionszahlen ist aber eine signifikante Verringerung zu erwarten. Die Reichweiten liegen bereits bei 300 bis 450 km, der Verbrauch liegt bei 8 bis 9 kg /100 km und damit weit unter den vergleichbaren 20 kg bei Diesel-bussen. Der energetische Effizienzvorteil des FCEB liegt daher bei 40% gegenüber Dieselbussen. Das Gewicht gleicht dem des Dieselbusses.

Ein weiterer enormer Vorteil, vor allem im Winterbetrieb: die Brennstoffzelle erzeugt ausreichend Wärme, um bei sich ständig öffnenden Türen eine ausreichende Innentemperatur zu gewährleisten. Herkömmlichen Akkus dürfte dies große Schwierigkeiten bereiten.

Der Aufwand für die erforderliche Infrastruktur – Betankungsmöglichkeit – ist überschaubar, angesichts der erzielbaren Reichweite kann das Betanken in wenigen Minuten im Betriebshof erfolgen.

**Cetin Oraner (DIE LINKE), Brigitte Wolf (DIE LINKE)**