



Antwort zur Anfrage Nr. 1637/2016 der ÖDP-Stadtratsfraktion betreffend **Wasserstoffbusse im Mainzer ÖPNV – „H2Bus Rhein-Main,, (ÖDP)**

Die Anfrage wurde zur Beantwortung an die Mainzer Verkehrsgesellschaft weitergeleitet und wie folgt beantwortet:

**1. Wie weit ist das Projekt „H2Bus Rhein-Main“ vorangeschritten? In welchen Schritten läuft das Projekt ab?**

Aktuell laufen die Abstimmungsgespräche mit den beteiligten Partnern traffiQ und ESWE-Verkehr. Die Teilnahme an dem EU-Projekt wird mit Unterschrift unter das sogenannte „Grant Agreement“ am 23.12.2016 offiziell.

**2. Für Mainz ist die Förderung von insgesamt vier Brennstoffzellenbussen durch das Projekt „H2Bus Rhein-Main“ geplant. Plant die MVG mittelfristig die Anschaffung zusätzlicher Busse aus eigenen Mitteln?**

**4. Wie hoch sind die Anschaffungskosten für einen Solo- bzw. einen Gelenkbus im Vergleich zu den jetzt eingesetzten Bussen der MVG?**

Zu 2 und 4)

Die EU Förderinitiative Jive hat zum Ziel, ÖPNV-Busse mit Brennstoffzellentechnik zur Marktreife zu bringen in dem über eine große Stückzahl die Preise pro Fahrzeug deutlich reduziert werden. Die aktuell von der EU angestrebten Preise sind ohne Förderung wirtschaftlich für die Nahverkehrsunternehmen in Deutschland nicht tragbar. Sie betragen (als Zielgröße) 900 Tsd. € für einen Gelenkbus und 650 Tsd. € für einen Solobus. Die vergleichbaren Preise für Dieselfahrzeuge liegen bei 340 Tsd. € und 250 Tsd. €. Eine Anschaffung zusätzlicher Fahrzeuge durch die MVG ist abhängig von den Erfahrungen im Praxisbetrieb der jetzt zur Beschaffung anstehenden Fahrzeuge, der Entwicklung der Kosten und der Fördermöglichkeiten.

**3. Ist der Einsatz der Brennstoffzellenbusse für große oder nur kleinere Linienabschnitte vorgesehen bzw. geeignet?**

Die MVG und ESWE-Verkehr planen die Beschaffung von jeweils 2 Solo und 2 Gelenkbussen. Die konkrete Entscheidung über Gelenkbusse ist abhängig von den Angeboten der Hersteller und dem tatsächlich erzielbaren Preis der Fahrzeuge, da die EU-Förderung eine feste Förderung (195 Tsd. €) pro Fahrzeug, unabhängig vom Fahrzeugtyp, vorsieht. Gegebenenfalls werden jeweils 4 Solobusse gekauft.

**5. Ist eine schrittweise Komplettumstellung der jetzigen Flotte auf Brennstoffzellenbusse innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre realistisch? Wenn nein, warum nicht bzw. welcher Zeitraum ist hierfür vorgesehen?**

Nein. Die MVG setzt ihre Busse 14 – 15 Jahre im Fahrgastbetrieb ein. Eine Umstellung innerhalb der nächsten 10 – 15 Jahre würde in der Praxis bedeuten, dass grundsätzlich nur noch Brennstoffzellenbusse beschafft werden. Das ist wirtschaftlich und betrieblich nicht möglich.

Eine Grundsatzentscheidung über die Einführung einer neuen Technologie kann auch erst nach ausreichenden Erfahrungen in der Praxis getroffen werden.

Aufgabe der MVG ist die Sicherstellung eines attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV in Mainz im Rahmen des gedeckelten Defizites von 15 Mio. €. Der Einsatz alternativer Antriebsformen (Brennstoffzellenbusse oder Batteriebusse) ist zu den heutigen Kosten ohne massive dauerhafte Förderung nicht möglich.

**6. Kann und wird der Energiepark Hechtsheim mit der weltweit größten „Power-to-Gas“-Anlage (siehe auch: <http://www.energiepark-mainz.de/artikel-detailseite/article/wasserstoff-vorzeigeprojekt-laeuft-erfolgreich/>) den Brennstoff liefern?**

**a) Wenn nein, warum nicht?**

**b) Wenn ja, warum soll dann die Wasserstofftankstelle bei ESWE Verkehr in Wiesbaden und nicht in Mainz angesiedelt werden?**

Eine Lieferung von Wasserstoff aus der Power-to-Gas-Anlage im Energiepark Hechtsheim ist eine Möglichkeit im Rahmen des Projektes.

b)

Das Fördervorhaben wird partnerschaftlich von ESWE Verkehr und MVG im VMW durchgeführt. Vorgesehen ist die Ansiedlung der Tankstelle bei ESWE-Verkehr, während die MVG ein Kompetenzzentrum Werkstatt mit Nutzung der Erfahrungen aus der vorhandenen Elektromobilität (Straßenbahn) aufbauen wird.

**7. Hat die Bundesnetzagentur inzwischen offiziell ihre Zusage gegeben, das Projekt „H2Bus Rhein-Main“ von Netzentgelten und EEG-Umlage frei zu stellen?**

Stromspeicher und Power-to-Gas Anlagen sind nach §118 EnWG für eine Frist von 10 Jahren ab Inbetriebnahme von der Zahlung der Netzentgelte ausgenommen. Eine Befreiung von der Pflicht zur Zahlung der EEG-Umlage ist seitens der Bundespolitik für Wasserstoff-Elektrolyseanlagen nicht vorgesehen. In einem aktuellen Gesetzesentwurf plant die Bundesregierung im Rahmen der Forschungsvorhaben SINTEG zeitlich befristete Befreiungen von der EEG-Umlage zuzulassen. Dies soll in einem neuen §119 im EnWG geregelt werden.

Mainz, 21.11.2016

gez. Eder

Katrin Eder  
Beigeordnete