

Einführung alternativer Antriebstechniken bei den Busbeschaffungen

| | | | |
|---|---|--|--|
| Beschreibung | <p>Zur Verringerung des CO₂-Austoßes sollen münsterlandweit zukünftig Busse mit alternativen Antriebstechniken eingesetzt werden, die entweder als emissionsfrei bzw. sauber nach der Clean-Vehicles-Richtlinie der EU eingeordnet werden. Diese Richtlinie gibt den Mitgliedstaaten für die Beschaffung bei ÖPNV-Leistungen folgende Quoten vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bis 2025 (22,5 % emissionsfreie Fahrzeuge, 45 % saubere Fahrzeuge) - Bis 2030 (65 % emissionsfreie Fahrzeuge, 32,5 % saubere Fahrzeuge) <p>Zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen batterieelektrisch betriebene Busse und Busse mit einem Brennstoffzellenantrieb. Busse mit einem Brennstoffzellenantrieb hatten zunächst den Vorteil einer längeren als die batterieelektrisch betriebenen Busse und einer kurzen Betankungszeit. Die Reichweite von Bussen mit Brennstoffzellenantrieb liegt zwischen 300- 400 km. Batterieelektrisch betriebene Busse haben eine Reichweite von ungefähr 300 km und überdies eine längere Gesamtladezeit haben. Die weitere Entwicklung auf dem Gebiet der alternativen Antriebe hat aber gezeigt, dass sich die Reichweiten eines batterieelektrisch betriebenen Busses erheblich verlängern lassen, wenn dieser während des Buseinsatzes zwischengeladen werden kann und damit als „Gelegenheitslader“ zum Einsatz kommt.</p> <p>Als saubere Fahrzeuge gelten mit Biomethan betriebene Fahrzeuge. Dieses kann in zwei Formen als Fahrzeugkraftstoff genutzt werden: für PKWs als gasförmiges, verdichtetes CNG (Compressed Natural Gas) oder im Schwerlast-, Bahn- oder Schiffsverkehr als flüssiges LNG (Liquified Natural Gas).</p> <p>Der Kreis Borken hat in einer Machbarkeitsstudie sowohl geeignete Produktionsstandorte für Wasserstoff und ggf. Biomethanenergie als auch geeignete Standorte für die entsprechende Tankstelleninfrastruktur identifiziert.</p> <p>Aufbauend auf diesen Bewertungen werden unter enger Einbeziehung der Verkehrsunternehmen Grundentscheidungen für die Auswahl der entsprechenden Antriebsart getroffen. Dabei werden insb. die Umläufe der jeweiligen Linienbündel im Hinblick auf die möglichen Antriebsarten untersucht. Gleichzeitig sind die Stadtwerke bzw. Städte und Gemeinden für die Errichtung und Bereitstellung der ggf. notwendigen Infrastruktur (Tankstellen, Gelegenheitsladeeinrichtungen) einzubinden.</p> | | |
| Wesentliche Umsetzungsbausteine | <ul style="list-style-type: none"> ■ Machbarkeitsstudie Empfehlungen über Produktionsstandorte und Tankstellenstandorte ■ Politische Beschlussfassung über die Auswahl der geeigneten Antriebsart für die jeweiligen Linienbündel ■ Berücksichtigung der Grundsatzentscheidung bei der Beschaffung zukünftiger Busleistungen | | |
| Einmalige Kosten (gering, mittel, hoch) | <ul style="list-style-type: none"> ■ Hoch | Laufende Kosten (gering, mittel, hoch) | <ul style="list-style-type: none"> ■ hoch |
| Realisierungshorizont | <ul style="list-style-type: none"> ■ Einsatz erster Busse mit alternativen Antrieben ggf. ab 2024 | | |
| (Verkehrliche) Bewertung | <ul style="list-style-type: none"> ■ Alternative Antriebe sind ein wichtiger Beitrag zur CO₂ Reduzierung und damit zum Klimaschutz | | |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> ■ Förderprogramme sowohl für die Einrichtung der Tankstellen, Gelegenheitsladestationen als auch der Busbeschaffungen durch Bund und | | |

| | |
|---------------------------------|--------|
| | Land |
| Zeitraumen und Priorisierung | ■ hoch |