



## Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Fischerei- und Forstwirtschaft

### Niederschrift über die 6. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Landwirtschaft, Fischerei- und Forstwirtschaft am 17. Juni 2025

Sitzungsraum: Raum 126/127 der Kreisverwaltung, Carl-Heydemann-Ring 67  
in 18437 Stralsund

Sitzungsdauer: 17:00 - 18:13 Uhr

#### Anwesenheit:

##### **Vorsitzender**

Herr Christian Zorn

##### **Kreistagsmitglied**

Herr Christian Ehlers

Frau Sandra Graf

Herr Holger Gutzmann

Herr Frank Ilchmann

Herr Siegfried Klein

Herr Dirk Niehaus

Frau Heike Völschow

##### **Sachkundige Einwohner/-in**

Herr Ralf Porath

Herr Maximilian Tophoff-Kaup

##### **Stellvertreter/-in**

Herr André Meißner

Herr Björn Ottensmeier

Herr Jan Zipperling

Vertretung für Herrn Kliewe

Vertretung für Herrn Koesling

Vertretung für Frau Hegenkötter

##### **Von der Verwaltung**

Herr Heiko Gernetzki

Herr Bastian Köhler

Herr Dennis Lüdke

Herr Ulrich Sehl

FDL Umwelt

Protokollführung

Koordinator Wasserstoffregion

Geschäftsführer VVR mbH

#### Es fehlen:

##### **Kreistagsmitglied**

Herr Aurel Hagen

Frau Beatrix Hegenkötter

Herr Holger Kliewe

Herr Sebastian Koesling

Herr Thomas Pauketat

entschuldigt

entschuldigt

entschuldigt

entschuldigt

entschuldigt

## Tagesordnung

### **- Öffentlicher Teil -**

1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
2. Einwohnerfragestunde
3. Bestätigung der Tagesordnung
4. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 8. April 2025
5. Informationen zum Antrag A/4/0024 - "Anschaffung mit alternativen Antrieben aussetzen und Umsetzung des Hyperformerprojektes prüfen"
6. Anfragen
7. Mitteilungen

### **- Nichtöffentlicher Teil -**

8. Bestätigung der nichtöffentlichen Tagesordnung
9. Kenntnisnahme der nichtöffentlichen Niederschrift vom 8. April 2025
10. Errichtung und Sicherung schutzwürdiger Teile von Natur und Landschaft mit gesamtstaatlich repräsentativer Bedeutung - "Nordvorpommersche Waldlandschaft" BV/4/0116
11. Anfragen
12. Mitteilungen

## Sitzungsergebnis

### **- Im öffentlichen Teil -**

#### **1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit**

Herr Zorn eröffnet die 6. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Landwirtschaft, Fischerei- und Forstwirtschaft und begrüßt die Anwesenden. Er stellt fest, dass zur Sitzung ordnungsgemäß geladen wurde und 9 von 15 Ausschussmitgliedern anwesend sind. Herr Zorn stellt somit die Beschlussfähigkeit fest.

#### **2. Einwohnerfragestunde**

Einwohneranfragen werden nicht vorgetragen.

#### **3. Bestätigung der Tagesordnung**

Anmerkungen zu der Tagesordnung werden nicht vorgetragen.

Der Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Fischerei- und Forstwirtschaft stimmt der vorliegenden Tagesordnung einstimmig zu.

#### **4. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 8. April 2025**

---

Anmerkungen zur Niederschrift werden nicht vorgetragen.

Der Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Fischei- und Forstwirtschaft nimmt die öffentliche Niederschrift vom 8. April 2025 zur Kenntnis.

#### **5. Informationen zum Antrag A/4/0024 - "Anschaffung mit alternativen Antrieben aussetzen und Umsetzung des Hyperformerprojektes prüfen"**

---

**Herr Sehl** und **Herr Lüdke** erläutern den aktuellen Sachstand zur Umsetzung des Hyperformerprojektes im Landkreis Vorpommern-Rügen.  
(siehe Anlage: Sachstand\_Hyperformerprojekt LK V-R)

*Herr Tophoff-Kaup nimmt um 17:03 Uhr an der Sitzung teil. (10/15)*

**Herr Lüdke** führt auf Nachfrage aus, dass die Kosten aus Flottensicht für Wasserstoff höher seien als für Diesel, auch auf lange Sicht. Andere Ansätze müssten daher angelegt werden. So sei die Zukunftssicherheit der Verkehrsgesellschaft mbH Vorpommern-Rügen (VVR) eine Motivation gewesen, angestrebte höhere Unabhängigkeit vom Diesel und Aspekte der Regionalentwicklung mit eben dieser Elektrolysetankstelle zu verbinden. 12 Busse seien auch eine relativ überschaubare Zahl und man hätte so Erfahrungen sammeln können.

Nach dem Wegfall der Partner im letzten Jahr sei ein ungeförderteres Alternativprojekt mit ähnlicher Preisindikation skizziert worden. Man habe hier neue Partner gehabt, die in Grimmen statt in Stralsund sowohl Elektrolyse als auch Tankstelle nahe des Pommerndreiecks gebaut hätten. Im Herbst 2024 sei dann die Beschaffung dreier gebrauchter Wasserstoffbusse erfolgt. Die Motivation dafür habe im Vorhandensein des Förderbescheides aus Hyperformer für 12 Busse bestanden, man hätte so nur neun ziehen müssen, da drei Busse bereits deutlich günstiger gebraucht gekauft worden seien. Für die neuen Busse hätte man 40 % Förderung erhalten und für die gebrauchten seien 80 % Förderung voll weitergegeben worden. Mandat und Partner für das neue Projekt in Grimmen seien vorhanden gewesen, komplett privatwirtschaftlich finanziert und ungefordert. Der Wasserstoffpreis wäre ähnlich wie der für das geförderte Projekt in Stralsund gewesen.

Dann sei durch den Kreistagsbeschluss im Dezember 2024 das Projekt vorerst gestoppt worden. Die geplanten Haushaltsmittel seien gesperrt worden. Die 12 ursprünglich eingeplanten Busse seien Voraussetzung für die H2-Infrastruktur gewesen, d.h. auch das Alternativprojekt mit den drei Bussen sei so nicht umsetzbar. Man habe jetzt die Herausforderung, wie mit den drei Bussen weiter umzugehen ist. Stand jetzt gäbe es die Option einer Infrastruktur durch Bündelung verschiedenster Projekte, ggf. sogar auf Rügen. Er wisse, dass die 12 Busse trotz Fördermittel eine Belastung für den Kreishaushalt seien. Aus Sicht der Regionalentwicklung oder aus Sicht der VVR sei das Ziehen des Förderbescheides nicht mehr zwingend notwendig. Man müsse dann aber eben auch den Mut haben, einen solchen Förderbescheid verfallen zu lassen. Die drei angeschafften Busse seien über das ursprünglich geplante Projekt „Hyperformer 2“ hinaus auch Voraussetzung für den Werkstattumbau und würden ohnehin gebraucht werden, weil ein gewisser Teil elektrisch bzw. alternativ gefahren werden müsse.

*Frau Völschow nimmt um 17:07 Uhr an der Sitzung teil. (11/15)*

**Herr Zorn** richtet folgende Fragen an Herrn Sehl:

- a) Was kostet so ein Dieselbus in der Anschaffung gegenüber dem Wasserstoffbus?
- b) Wann wäre dieser lieferbar?
- c) Wie viele Dieselbusse möchte die VVR in diesem Jahr noch kaufen?

**Herr Sehl** führt aus, dass sich die VVR gerade in einer Ausschreibung mit über 70 Bussen befinde, die sich über die nächsten zwei Jahre mit Optionen erstrecke. Man hätte gern in diesem Jahr welche bekommen, aber die Lieferzeiten lägen bei bis zu 1,5 Jahren. Aktuelle Preise könne er heute nicht nennen, aber ein ausgestatteter 12-Meter-Dieselbus koste zwischen 280 TEUR und 300 TEUR. Ein Brennstoffzellenbus oder ein Elektrobus lägen preislich zwischen 600 TEUR und 650 TEUR, wobei ein Brennstoffzellenbus immer noch etwas teurer sei. Das heißt, die Förderprogramme seien entscheidend dafür, ob ein E-Bus oder ein Wasserstoffbus als Alternative eingesetzt werden könne. So sei ja auch der Kreistagsbeschluss zu verstehen, dass genau diese Frage zu beantworten sei.

**Herr Meißner** äußert eine Verständnisfrage dahingehend, ob zum Projekt „Hyperformer alt“ die Projektpartner alle weg seien und ob sowohl die Projektpartner Tankstelle und Elektrolyseur aus finanziellen und sonstigen Gründen als auch die Partner zum neuen Projekt in Grimmen sich zurückgezogen hätten.

**Herr Lüdke** führt aus, die Projektpartner seien nicht weg. Die Stadtwerke Stralsund (SWS) seien für Stralsund zuständig gewesen. Dort sei das Projekt „in die unterste Schublade gelegt“ worden. Bei einem Ausweichen nach Grimmen würden die SWS dort keinen Elektrolyseur bauen. Dafür habe es einen neuen Partner gegeben. Das Projekt Hyperformer alt (Firma Hypion aus Schleswig-Holstein), der Bau der Tankstelle in Stralsund und die SWS mit ihrem Elektrolyseur wären gefördert worden. Ohne Förderung hätte sich die SWS erst einmal zurückgezogen. Die Firma Hypion wäre in das neue Projekt in Grimmen als Tankstellenpartner mit eingestiegen und durch eine andere Firma (East Energie) mit Elektrolyse beliefert worden. Diese Firma habe viele Windräder im Umkreis und hätte sich auch ohne Förderung bereit erklärt. Es sei ein Pilotprojekt geplant gewesen. Durch den Kreistagsbeschluss sei die Anschaffung der insgesamt 12 Wasserstoffbusse nicht umgesetzt worden, sodass die Partner für die Elektrolyse und die Wasserstofftankstelle abgesagt haben, da sie es nicht für drei Busse an diesem Standort machen würden. Deshalb müsse jetzt erneut überlegt werden, welcher Weg mit den drei Bussen gegangen werden könne, was nicht einfach sei. Es werde erst einmal die Zwischenlösung, in Rostock-Laage zu betanken, genutzt werden müssen.

**Herr Lüdke** führt auf Nachfrage aus, dass der aktuelle Preis an der Tankstelle in Rostock-Laage 13 EUR betrage. Ein Kilo Wasserstoff entspreche etwa 5 Litern Diesel. Wenn man 13:5 rechnet, ergebe das also den immer noch sehr hohen Dieselpreis. Für das ursprüngliche Projekt habe man einen günstigeren Preis, deutlich unter 10 EUR pro Kilo, erzielt.

**Herr Zorn** fragt nach dem Wartungsaufwand für Diesel gegenüber Wasserstoff.

**Herr Sehl** antwortet, dass dies schwer zu sagen sei, da man bisher keinen Wasserstoffbus in der Wartung habe. Aufgrund der fehlenden Erfahrungswerte werde der Aufwand zunächst als gleich modelliert.

**Herr Niehaus** merkt an, dass nach seiner Erinnerung die Werkstattkosten für den

Wasserstoffbus als deutlich höher angenommen worden seien, was dann das entscheidende Momentum für den Kreistagsbeschluss gewesen sei. Er erfragt, ob man schlussfolgern könne, dass, hätte man den Kreistagsbeschluss nicht so gefasst, sondern den bestehenden Beschluss so gelassen, man ja schon hätte davon ausgehen müssen, dass die Partner Richtung Grimmen jetzt in der Realisierung wären. Mit den 12 Bussen wäre man dann sicherlich schon auf einem ganz anderen Weg.

**Herr Sehl** bejaht dies in Bezug auf die Projektierung. In allen Gesprächen seit 2019 sei die kritische Größe dafür, dass sich ein Elektrolyseur rechne, immer 10 Busse gewesen. Je mehr, desto besser, wenn man es nach oben skalieren würde.

**Herr Niehaus** verweist auf die regionale Energiewirtschaft und das Problem, dass der Strom nicht so weg könne, wie er wegmüsste. Die hier vorhandene Energie könne man mit Blick auf die regionale Entwicklung über dieses Speichermedium umsetzen und natürlich verkaufen und nutzen. Er äußert Verständnis für das damit verbundene Risiko und die Finanzierung, aber für die regionale Entwicklung und Wertschöpfung sei das Wasserstoffprojekt zukunftsweisend.

**Herr Meisner** nimmt Bezug auf die Regionalität. Es seien viele Beteiligte in den Hyperformer-/Hystarterprozess eingebunden gewesen und hätten für die gesamte Region einen Mehrwert gesehen. Aufsichtsrat und Geschäftsführung der VVR hätten immer unterstützt. Rein batterieelektrisch so eine Flotte aufzubauen, sei immer verworfen worden. Der gesamte Aufsichtsrat habe sich nach seiner Erinnerung immer für Wasserstoff ausgesprochen. Er selbst halte auch daran fest. Es zähle jedoch nicht, was man persönlich wolle, sondern eben auch, was gesetzlich gefordert ist. Auch wenn das SaubFahrzeugBeschG für den Geschäftsführer der VVR oder den Gesellschafter keine direkten Sanktionen vorsehe, sei es doch da und müsse umgesetzt werden. Er als Aufsichtsratsmitglied werde den Geschäftsführer nicht beauftragen, gegen ein beschlossenes Gesetz zu verstoßen. **Herr Meisner** fragt, wo das SaubFahrzeugBeschG vorschreibt, dass alternative Antriebe eingesetzt werden; wo die Rechtslage beachtet werden müsse.

**Herr Sehl** führt aus, dass es sich um ein EU-Gesetz handle, welches die Bundesrepublik umgesetzt habe. Auf bundesweiter Ebene werde die EU-Norm in den letzten Jahren erfüllt. Es gebe jedoch keine Regelung zwischen den Bundesländern. Diese hätten sich auf eine Kontingentlösung verständigt, d.h. wenn z.B. Bayern ausschließlich elektrisch fahren würde, bräuchte Mecklenburg-Vorpommern gar keinen Elektrobuss (Saldierung). Die Länder hätten diese Vereinbarung aber nicht „heruntergebrochen“, sodass die einzelne Gesellschaft, der einzelne Landkreis nicht befreit sei. Das SaubFahrzeugBeschG beschränke sich auf Fahrzeuge, die im Stadtverkehr eingesetzt werden. Es gäbe eine klare Regelung, die auch aufwachsend sei. Die VVR habe kräftig Busse für Stralsund gekauft, bevor das Gesetz in Kraft trat. Durch die Elektrobusse und die drei Brennstoffzellenbusse habe man immer die Balance gehalten, Stadtbusse und alternative Antriebe beschafft. Für die nächsten Beschaffungen, die sich auf Stadtbusse beziehen, sei die Frage der Sanktionen dann auszulösen. Die Bestrebungen, am SaubFahrzeugBeschG weiterzuschrauben, seien nach seinem Kenntnisstand weitestgehend erloschen, weil inzwischen auf EU-Ebene das Verbrenner-Aus diskutiert werde. Gehe man davon aus, dass ein Verbrenner-Aus kommt, habe man jetzt noch zehn oder zwanzig Jahre Zeit. Die Ausrichtung von Infrastruktur benötige ca. fünf Jahre Vorlauf. Aus seiner Sicht sei es wichtig, den Blick dafür nicht zu verlieren. Derzeit gebe es noch die sich ständig ändernden Vorgaben, aber ab irgendeinem Zeitpunkt sei es alternativlos. Bisher habe man immer beide Seiten im Auge gehabt.

Auf Nachfrage von **Herrn Zorn**, ob sich der Stadt- und Überlandverkehr mit den je-

weiligen Bussen ausgleichen würden, antwortet **Herr Sehl**, dass der Überlandverkehr im SaubFahrzeugBeschG gar nicht geregelt sei. Dort könne man nach aktueller EU-Norm mit Diesel fahren. Für den Stadtverkehr sei geregelt, dass 50 % sauber sein müssen und davon 25 % emissionsfrei. Der Gesetzgeber habe bei dem Begriff „sauber“ in den letzten Jahren jedes Mal nachgesteuert, mal sei Biogas darin enthalten gewesen, mal nicht. Die VVR habe kein Biogas, für sie seien Diesel, batterieelektrisch oder Wasserstoff die Alternativen. Wenn sie dazu angehalten werde, werde sie die Betrachtung auch auf den synthetischen Kraftstoff richten. Hierzu gebe es jedoch auch kritische Stimmen in Bezug auf die dafür benötigte Anbaufläche. HVO als alternativer Zwischenschritt müsse jedoch zumindest in Betracht gezogen werden. Man erfülle damit aber nicht das SaubFahrzeugBeschG.

*Herr Zipperling nimmt um 17:29 Uhr an der Sitzung teil. (13/15)*

**Herr Klein** wendet ein, dass die wirtschaftliche Situation, insbesondere in Mecklenburg-Vorpommern, einfach zu schlecht sei und das Geld an allen Ecken fehle. Im Großkreis habe man 60 Mio. EUR Schulden aufnehmen müssen, um überhaupt klarzukommen. Mit dem Haushaltsbeschluss im nächsten Jahr seien so viele Streichungen vorzunehmen, wie er sich nicht vorstellen möchte. Er befürwortet, dass man Alternativen suche. Strom habe man reichlich, Elektrobusse würden sich dafür auch anbieten, im Wasserstoff sehe er jedoch keine Zukunft. Viele hätten dafür schon zig Millionen „in den Sand gesetzt“. Warum solle man die gleichen Fehler machen. Er spricht sich für Elektrobusse oder den neuen Kunststoff aus Plastik, in dem überhaupt keine Schadstoffe seien, aus.

**Herr Gutzmann** weist auf die Schnelllebigkeit dieser Projekte hin, insbesondere darauf, wie Akkumulatoren sich verändert haben. Neue Varianten kämen mittlerweile 1.500 km mit einem Bus. Es stelle sich aber die Frage, wie man im Landkreis, wenn man so viel Strom hat, das Laden hinkommt. In einer Stadt wie Barth schaffe man es nicht einmal, einen Supercharger aufzustellen und in Norwegen finde man diesen selbst auf einem Gletscher. Er spricht sich gegen HVO aus und nimmt Bezug auf einen Grundsatzbeschluss der Rüstungsindustrie, wonach jetzt alle synthetische Kraftstoffe herstellen würden. Hier würde er sich mit dranklemmen, auch weil Rheinmetall Vorreiter werden und das innerhalb von zwei Jahren im großen Stil für das Militär bereitstellen wolle. Man solle flexibler beobachten, wie sich sowohl Markt als auch Forschung entwickeln und ggf. kurzfristig auf Forschungsprojekte mit aufspringen. Er schätzt ein, dass, wenn man es schaffen würde, schneller zu laden, die Akzeptanz vielleicht auch viel höher sei und verweist in diesem Zusammenhang auf eine Zwischenspeicherlösung (WoBau Barth - eigener Speicher hinter der Ladesäule, da es keinen Trafo gibt). Die Kosten seien zwar immens, aber die Urlauber aus Zingst kämen vermutlich lieber nach Barth, als sonst nach Grimmen zu fahren. Mit modernen Bussen wie in München, die 1.500 km fahren, würde man die Darßbrunde abgedeckt bekommen. Nachts oder bei Überkapazitäten könne man laden.

**Herr Meißner** erläutert zur Entscheidung für Wasserstoff, dass die Umlaufzeiten und Umlaufkilometer für die damals am Markt befindlichen Busse dies so vorgegeben hätten. Im Sommer hätte man mit sparsamem Verbrauch eine Runde geschafft, die ggf. längeren Umlaufzeiten und -kilometer im Winter hätten aber dazu geführt, dass man sich letztlich auf die Wasserstofftechnik fokussiert habe.

**Herr Niehaus** stellt fest, man habe sich im Hystarter und Hyexpert unterstützt mit Wissenschaftlern alles genau angesehen, auch synthetische Kraftstoffe. Wissenschaftler würden ganz klar sagen, dass es eine Alternative sei. Es gehe vor allem um die Speicherung. Die Frage sei letztlich: Akkumulator oder Wasserstofftank. Und dass sich Unternehmen in der Rüstungsindustrie zurzeit nicht gerade mit Akkumula-

toren beschäftigen, sei sicher jedem hier im Raum klar. Es sei auch immer darauf geschaut worden, ob z.B. große Energieversorger Wasserstoff oder synthetische Kraftstoffe befürworten. Und Wasserstoff würden alle als zukunftsfähige Alternative ansehen. Man läge insofern gar nicht gegen den Trend, wenn man das weitermachen würde. Synthetische Kraftstoffe seien zudem wesentlich ineffizienter als Wasserstoff.

**Herr Sehl** erläutert den Stand von vor zwei Jahren in der Beraterbranche. Es habe immer geheißen, für einen Dieselbus bräuchte man im Stadtverkehr 1,5 Elektrobusse. Wolle man zwei Dieselbusse ersetzen, müsse man drei Elektrobusse haben. Dies sei auf die Ladezeiten (Depotladung) zurückzuführen. In der Realität gäbe es aktuell diese Akkuleistung von 1.000 km nicht, auf Nachfrage seien es dann immer doch nur max. 450 km mit allen Batteriepacks. Der Bus habe zudem dann so viel Dachlast, dass man auch noch weniger Fahrgäste transportieren könne. Dies seien zwei wichtige Komponenten, wenn man das betrieblich in die Realität planen wolle. Ein Elektrobus habe Ladezeiten, je nach Ladeinfrastruktur kürzer oder länger, und weniger Transportkapazitäten, weil die Zuladung beschränkt sei.

Wasserstoff biete zum jetzigen Zeitpunkt den Vorteil, 300 km sicher zu fahren, 400 km, wenn die Klimaanlage bzw. die Heizung nicht andauernd läuft. Hier kämen Batterien im besten Fall auch langsam mit. Großer Vorteil sei, dass der Wasserstoffbus in 15 Minuten getankt sei und dann wieder raus könne. Superladung bei Elektrobusen wirke sich dann wieder negativ auf die Batterielebensdauer aus. In Bezug auf den Kreistagsbeschluss könne man keine verallgemeinerte Rechnung aufmachen, wie es gesetzmäßig sei. Es sei immer auf einen Anwendungsfall zu beziehen. Wenn sehr günstig Strom bezogen werden könne (Beispiel Umspannwerk - VVR), könne sich bei Förderung der Fahrzeuginvestition ein Elektrobus für den Stadtverkehr vielleicht gut darstellen. Wenn man 24 Stunden fährt, könne die Ladezeit problematisch werden. Aus diesem Grund habe man gesagt, für den Regionalbereich wolle man die Wasserstoffbusse testen, um zu sehen, ob man mit der Reichweite hinkommt. Es gäbe auch hoffnungsvolle Signale, dass die Busse ggf. auch 500 km schaffen. Im Betriebsablauf sei die Betankungszeit zudem wichtig. Ein Systemunterschied bestehe zudem darin, dass das Batteriedeck eines Elektrobusse nach ca. 5 bis 6 Jahren getauscht (5-6 pro Bus) werden müsse. Die Kosten hierfür lägen bei 20 TEUR bis 30 TEUR pro Pack (je nach Hersteller). Beim Wasserstoffbus sei nur ein Pack drauf und man habe hier die Brennstoffzelle, die - je nach Einsatzhäufigkeit - aber 10 Jahre halten sollte. Beide Systeme hätten Vor- und Nachteile. Die E-dis habe seinerzeit - als die VVR geplant habe, Prora als Elektrostandort auszubauen - darauf hingewiesen, man müsse die Entscheidung schnell treffen, da ein Trafo noch hingestellt werden könne. Ansonsten sei das Netz an der Stelle ausgelastet.

Wenn die Entscheidung jetzt sei, der Diesel sei heute vielleicht die richtige Antriebsart, müsse man sich auf die Zukunft vorbereiten. Beispielsweise Netzausbau und Wasserstoffinfrastruktur würden viel Aufwand bedeuten.

**Herr Ilchmann** sieht den Akkuwechsel ähnlich kritisch. Man könne sicherlich auch Ladesäulen anschaffen, die kosten aber auch viel Geld. Er spricht sich mehr für den Wasserstoff als für den Elektrobus aus. Auch die Werkstattkosten nehmen sich aus seiner Sicht nicht viel.

**Herr Lüdke** ergänzt, dass bei Elektrobussen auch immer eine Abhängigkeit zum Netzbetreiber bestehe. Setze man auf die Wasserstofflösung, könne man ein Inselprojekt aufziehen, das skalierbar wäre. Man hätte dann einen verlässlichen Stromversorger, der daraus Wasserstoff macht und diesen speichert. Man hätte den Wasserstoff als Puffer, auch wenn der Wind nicht weht oder die Sonne nicht scheint.

Man würde wissen, dass es die eigene Energie sei, die man verbraucht. Das Thema Wertschöpfung in der Region behalten und auch nur so verlässliche Preise erzielen.

Die Regionalität sei auch ein ganz wichtiger Aspekt gewesen, mit den Partnern vor Ort Vereinbarungen zu treffen und den regional erzeugten Strom zu nutzen, um den Wasserstoff zu produzieren. So wäre der Kilopreis nicht nur deutlich unter 10 EUR, sondern dieser gelte dann für sieben Jahre.

**Herr Gutzmann** stimmt Herrn Sehl in seinen Ausführungen zu, nimmt aber noch einmal anhand eines Beispiels (kathodenfreie Akkus) Bezug auf die rasante Entwicklung. Er sei nicht dafür, sich festzulegen auf 12 Wasserstoffbusse, ohne sich dabei hochflexibel zu halten. Die Entwicklung sei so rasant, gerade Akkumulatoren hätten sich wissenschaftlich unglaublich entwickelt.

**Herr Sehl** stellt klar, dass er im Grunde nur darauf warte, dass ein Anbieter sagt, diese Technologie habe er jetzt. Bis diese eine Serien- und Marktreife erreicht, dauere es natürlich immer. Das Kernproblem seien die gesetzlichen Vorschriften. Es gibt einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag, es gibt ein Verbrenner-Aus. Es gebe Förderprogramme, auf die sich die VVR zuletzt zweimal beworben habe und bei denen sie nicht berücksichtigt worden sei. Bis man aber den Bescheid habe, vergehen ein Dreiviertel- bis ein Jahr. So lange halte man dann seine Beschaffung zurück. Und diese Zeit, die man verliert, verliere man immer wieder aufs Neue. Dann gebe es einen Zeitpunkt, wo man „springen“ müsse. Das war der Zeitpunkt bei Hyperformer. Es sei ihm auch immer die Wertschöpfungskette im Landkreis wichtig gewesen. Die 12 Busse seien als Business Case gesehen worden, mit dem man hätte arbeiten und sehen können, ob man wachsen wolle, ob die Akkus aufholen oder ob es eine Superbrennstoffzelle gibt, die noch mehr kann. Damit habe man mit drei Partnern eine sehr gute Verbindung mit Lieferfähigkeit und preislicher Stabilität gehabt. Er betont ganz klar, dass dies aber noch nicht mit dem Dieselbus vergleichbar gewesen sei.

**Herr Klein** kritisiert den Gesetzgeber und spricht sich für den Verbrenner aus. Ganze Klimahysterie sei aus seiner Sicht eine Farce. Es gehe lediglich um Geld bzw. darum, Fördermittel abzugreifen. Beispielsweise Schulen, Straßen und Brücken würden den Bach runtergehen. Er spricht sich für den neuen schadstoffarmen Diesel, der bereits in der Erprobung sei, aus und fragt, wo das Problem sei, darauf umzustellen. Dieser wäre nicht viel teurer. Das Hauptproblem sei, man habe für die Zukunft kein Geld.

**Herr Niehaus** wendet ein, dass man aus diesem Grund gerade auf regionale Wertschöpfung setze. Beispielsweise würden regionale Energieanlagenbetreiber Abgaben an die Kommunen abführen und die Kommunen hätten dadurch eine viel größere Chance, wirtschaftlich wieder auf die Füße zu kommen und diese z.B. in Bildung zu stecken.

Aus technischer Sicht sei ein Energieanlagenbetreiber (Beispiel Photovoltaikpark) heutzutage absolut dazu angehalten, allein aus netzdienlichen Gründen Speichermedien draufzubauen. Das werde dieser auch tun, weil er seinen Strom in den Akkuspeichern gerne zu Zeiten verkaufen wolle, wenn der Strommarkt gerade nicht viel Strom hat. Auf dem normalen Strommarkt könne er diesen Strom teuer verkaufen. Wenn er schlau ist, könne er gleichzeitig eine Brennstoffzelle (also Elektrolyseur) aufbauen, um Wasserstoff zu produzieren. Dann könne er sehr genau kalkulieren, mit welcher Energieanlage er wie viel Energie zu welchen Zeiten letztendlich produziert. Man speichere es ein und könne den Wasserstoff und den Strom direkt verkaufen. Das heißt, man sei im Prinzip rein wirtschaftlich in der Lage, einen über Jahre festen Kilopreis zu machen, da Kosten der Anlage und Wartungskosten klar seien.



Insofern sei die Frage der Wirtschaftlichkeit gut kalkulierbar und überhaupt nicht das Problem.

**Herr Klein** führt aus, dass die Photovoltaikanlagen auf Dächern von Hausbesitzern für EON/E.ON kein Problem seien. Große Probleme seien hingegen die riesigen Felder links und rechts von der Autobahn. Man könne sie nicht ausschalten und die Platten laden sich bis zu 85 Grad auf. Insekten und alles, was darüber fliegt, gehe reihenweise kaputt. Viele Vögel fänden hierdurch keine Nahrung mehr. Hinzu käme, dass jetzt auch noch die Netzeinspeisung berechnet werden solle. Man habe 2.300 Windräder im Land, jetzt sollen noch 6.000 dazukommen. Jedes Windrad verbrauche im Jahr an den Rotoren zwischen 60 und 90 kg Glasfaser. Das verteile sich überall auf dem Acker. Fliege so eine Windmühle auseinander, sei in einem Umkreis von einem Kilometer alles kontaminiert. Es gehe hier um Umweltschäden.

Weitere Mitteilungen werden nicht vorgetragen.

**Herr Zorn** bedankt sich bei Herrn Sehl und bei Herrn Lüdke für die Ausführungen.

**Herr Zorn** verpflichtet Herrn Tophoff-Kaup als sachkundigen Einwohner.

## **6. Anfragen**

---

Anfragen werden nicht vorgetragen.

## **7. Mitteilungen**

---

Mitteilungen werden nicht vorgetragen.

**Herr Zorn** bedankt sich bei den Gästen und bittet um 17:58 Uhr die Nichtöffentlichkeit herzustellen.

26.08.2025, gez. Christian Zorn

---

Datum, Unterschrift  
Christian Zorn  
Ausschussvorsitzender

26.08.2025, gez. Bastian Köhler

---

Datum, Unterschrift  
Bastian Köhler  
Protokollführer

## 1. Alternative Antriebe bei der VVR

### 1.1. Batterieelektrische Fahrzeuge

- 1.1.1. Aufbau einer Kleinflotte am Betriebsstandort Rügen
- 1.1.2. Bergen und Prora, jeweils Transformator und Ladeinfrastruktur
- 1.1.3. Kleinbusse (Sprinter), zwei 10m Stadtbusse, zwei 12m Busse im Zulauf und 1 PKW
- 1.1.4. Ziel Prora als neuen Elektrostandort ausbauen
- 1.1.5. Derzeit kein weiterer Elektroausbau projektiert

### 1.2. FCEV Brennstoffzellenfahrzeuge

- 1.2.1. Drei Caetano Busse in der Flotte
- 1.2.2. Full-Service Vertrag kurz vor Unterschrift
- 1.2.3. Einsatz im Linienbetrieb nach Unterzeichnung des Service Vertrages
- 1.2.4. Die 3 Fahrzeuge stellen ein Pilotprojekt zur Erprobung dar
- 1.2.5. Förderbescheid für 12 weitere Busse liegt vor, derzeit kein weiterer Ausbau projektiert

## 2. Sachstand HyPerformer Projekt

- 2.1. Modalitäten Förderbescheid (Fristen, Verlängerungen, Quoten) bis 02/2027 muss der Mittelabruf erfolgt sein, Förderquote ist 40% (für Mehrkosten Busse, Kosten Werkstattumbau)
- 2.2. Entwicklung (Wettbewerbsgewinn, ursprünglicher Ansatz, KTF-Sperre (Nov.2023), Weg-Bruch von Partnern)
- 2.3. Mandat (Kreistagsbeschluss 12. Dezember 2022 und Wasserstoffstrategie 16. Oktober 2023, wurde auf Eis gelegt im Dezember 2024)
- 2.4. Diverse Projektpartnertreffen zur Abstimmung der weiteren Vorgehensweise mit Hypion, SWS
- 2.5. Im Zusammenhang der Beschaffung der 3 Gebrauchtbusse, Durchführung der notwendigen Elektro- und Wasserstoff-Schulungen, sowie die Fachschulung auf das Brennstoffzellenfahrzeug (Hochvoltschein 2S, Wasserstoffschein 2S, Caetano Technischulung 1 und 2) insgesamt wurden 6 Fachleute geschult
- 2.6. Werkstattumbau, Klärung der Förderfähigkeit des Werkstattumbaus und Anschaffung der für die 3 Wasserstoffbusse notwendige Werkstattausstattung, positive Rückmeldung: Der Werkstattumbau kann im Rahmen dieses Projektes gefördert erfolgen, auch ohne Anschaffung weiterer Busse
- 2.7. Abstimmung mit der Berufsgenossenschaft zur Herstellung der Prozesssicherheit bei der Fahrzeugwartung und Instandsetzung, entsprechend des Ausbauszustandes der Werkstatt
- 2.8. Beschaffung eines H2 Detektionsgerätes, Persönliche Sicherheitsausrüstung Hochvolt, Einholung von Angeboten Hocharbeitsstände und Deckenkran im Rahmen der Vorplanung zum Teilumbau der Werkstatt Stralsund
- 2.9. Kosten HyPerformer (Ansatz: regionaler Charakter und Skalierungseffekte für geringere Mehrkosten) Auf jeden Fall entstehen höhere Kosten im Vergleich zum Diesel
- 2.10. Aber zur Motivation: 1. Zukunftssicherheit VVR, 2. Angestrebte höhere Unabhängigkeit vom Diesel, 3. Aspekte der Regionalentwicklung
- 2.11. Nach Weg-Bruch wurde ein ungeförderbares Alternativprojekt mit ähnlicher Preisindikation skizziert: Grimmen statt Stralsund, mit neuen Partnern, Wasserstoffversorgung durch Elektrolyse und Tankstelle, nahe Pommerndreieck

- 2.12. Beschaffung dreier gebrauchter Wasserstoffbusse im Herbst 2024, durch frühere Förderung waren diese Busse günstiger als HyPerformer Busse, Ansatz: war Geld einzusparen uns nur 9 Busse aus HyPerformer zu beschaffen, dazu zu diesem Zeitpunkt das Alternativprojekt noch aktuell und mit Mandat versehen war.
- 2.13. Zwölf Busse waren Voraussetzung für H2 Infrastruktur im Landkreis (auch wichtig für Aspekt Regionalentwicklung), aber: wir haben Stand jetzt Optionen eine Infrastruktur zu bekommen, durch Bündelung verschiedenster Projekte, deshalb wird nicht davon abgeraten den Förderbescheid bezüglich der Busbeschaffung nicht einzulösen.
- 2.14. Genannte 3 Busse waren Voraussetzung für den geförderten Werkstattausbau