

## 17. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### der Abgeordneten Katrin Vogel (CDU)

vom 08. November 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. November 2013) und **Antwort**

#### Neue Antriebe bei den Bussen der Berliner BVG

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Die Kleine Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Frage zukommen zu lassen und hat daher die BVG AöR um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1: Wie ist der aktuelle Stand der Tests von wasserstoffbetriebenen Bussen bei der Berliner BVG, welche seit 2006 erprobt werden?

Antwort zu 1.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Die BVG AöR betreibt derzeit noch 4 von anfangs 14 Bussen mit einem Wasserstoffverbrennungsmotor (Saugmotor). Diese vier Busse laufen stabil. Ein wirtschaftlicher Einsatz im Linienbetrieb wird jedoch nicht erreicht, da die Anschaffungs- und Betriebskosten wesentlich höher liegen als beim konventionellen Dieselfahrzeug und die Einsatzreichweite technisch limitiert ist.“

Frage 2: Warum setzt die BVG auch bei der aktuellen Neubestellung von Bussen der Marke SCANIA auf Fahrzeuge mit Dieselantrieb?

Antwort zu 2.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Konventionelle Dieselfahrzeuge sind nach dem heutigen Stand der Technik die wirtschaftlichste und stabilste Lösung für den Linieneinsatz (s. auch Antwort zu 1).“

Frage 3: Hätte man anstatt der Dieselfahrzeuge von SCANIA Fahrzeuge mit Hybrid-Technologie erwerben können, wie sie bereits seit mehreren Jahren in Dresden, Leipzig, Düsseldorf, Hannover, Bremen, München und anderen deutschen sowie europäischen Städten eingesetzt werden?

Antwort zu 3.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „In den genannten Städten sind Hybridfahrzeuge meist Projekte und nur bedingt als Flottenerneuerung anzusehen.“

In der Gesamtbetrachtung von Anschaffungs- und Betriebskosten erlauben Hybridfahrzeuge keinen wirtschaftlichen und stabilen Linienbetrieb. In den genannten Regionen fahren Hybridbusse nur, weil der Differenzbetrag zum Dieselmotorbetrieb durch die öffentliche Hand bzw. den Aufgabenträger abgegolten wird.“

Frage 4: Wie hoch wären in diesem Fall die Kosten für diese Fahrzeuge, falls diese überprüft wurden?

Antwort zu 4.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Alleine die Anschaffungskosten sind wesentlich höher als bei konventionellen Dieselfahrzeugen und betragen je nach Hybridtechnik bis zum vierfachen der Standardtechnik.“

Frage 5: Wieso wurde auch bei der Beschaffung von Fahrzeugen, die einen eventuellen Ausfall der neuen Elektrobusse kompensieren sollen, auf Fahrzeuge mit alleinigem Dieselantrieb gesetzt?

Antwort zu 5.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Der Ausfall soll mit konventionellen Fahrzeugen aufgefangen werden, die einen stabilen Linieneinsatz ermöglichen. Somit würde eine Kompensation mit einem alternativen Antrieb (Hybrid, Elektro, etc.) wieder ein Betriebsrisiko darstellen.“

Frage 6: Ist zu erwarten, dass die BVG in Zukunft dazu übergehen wird, Fahrzeuge mit neuen Antriebstechnologien einzusetzen statt sie weiterhin nur zu erproben?

Antwort zu 6.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Sollte die technische Machbarkeit und die wirtschaftliche Vergleichbarkeit zu den heutigen Fahrzeugen gegeben sein, wird die BVG AöR eine Umsetzung anstreben.“

Frage 7: Gibt es ein Konzept der BVG ihr Angebot und Ihre Fahrzeugflotte weiter von fossilen Brennstoffen zu lösen?

Antwort zu 7.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Die BVG AöR führt die Projekte im Bereich Wasserstoff und Elektromobilität durch, um für diese Loslösung von fossilen Brennstoffen bereit zu sein.

Zum jetzigen Zeitpunkt allerdings wird weder ein ausgereiftes Antriebssystem auf dem Markt angeboten noch kann eine Wirtschaftlichkeit außerhalb des Projektstatus dargestellt werden. Konzepte zur Umstellung der Fahrzeugflotte können dementsprechend erst erstellt werden, wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind.“

Frage 8: Ist damit zu rechnen, dass der Test von elektrisch angetriebenen Bussen auf der Buslinie 192 ergebnisorientiert durchgeführt wird und nicht eine PR-Nummer bleibt?

Antwort zu 8.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Selbstverständlich ist der Test ein ergebnisorientiertes Projekt, bei dem die Technologie im Fokus steht. Zusätzlich nimmt die BVG AöR innerhalb verschiedenster Gremien aktiv am Entwicklungsgeschehen alternativer Antriebstechnologien teil.“

Berlin, den 04. Dezember 2013

In Vertretung

C h r i s t i a n   G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Dez. 2013)