

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Oliver Friederici (CDU)**

vom 02. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Februar 2021)

zum Thema:

Künftige Entwicklung der Elektrobusflotte der BVG?

und **Antwort** vom 16. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Feb. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26455
vom 02. Februar 2021
über Künftige Entwicklung der Elektrobusflotte der BVG?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche 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 Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend entsprechend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Standorte werden derzeit als neue Standorte für Betriebshöfe der BVG-Busse untersucht?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Derzeit laufen die Planungen für zwei neue Busbetriebshöfe. Es handelt sich um folgende Liegenschaften:

- Betriebshofverbund Süd-Ost mit den Standorten Köpenicker Landstraße und Rummelsburger Landstraße im Bezirk Treptow-Köpenick,
- Betriebshof Süd-Säntisstraße im Bezirk Tempelhof-Schöneberg.

Darüber hinaus wurde der ehemalige Betriebshof des Busunternehmens Dr. Herrmann in Friedrichsfelde im Bezirk Marzahn-Hellersdorf angemietet. Er dient als Ausweichfläche, um einen reibungslosen Betrieb während des Umbaus von Bestandshöfen zu gewährleisten.“

Frage 2:

Welche zusätzlichen Anforderungen werden an die möglichen Standorte durch die Elektrifizierung der BVG-Busflotte gestellt?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Um eine Nachladung auf den neuen Betriebshöfen zu ermöglichen, hat die BVG bei Stromnetz Berlin Netzanschlüsse auf der Mittelspannungsebene beantragt bzw. den Bedarf eines Netzanschlusses auf der Mittelspannungsebene angekündigt. Darüber hinaus geht die Umstellung der Busflotte mit dem Bau von Ladeinfrastruktur und Umbau von Werkstatthallen einher. Durch die zusätzlichen Infrastrukturanforderungen reduzieren sich unter Umständen die Abstellkapazitäten gegenüber einer Dieselflotte.“

Frage 3:

Welche Kosten entstehen durch die zusätzlichen Anforderungen durchschnittlich für einen neuen Betriebshof im Vergleich zu einem gewöhnlichen Betriebshof?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Wie in anderen Infrastrukturprojekten erfolgt in der Vorplanung eine Kostenschätzung. Weil die Vorplanung des Betriebshofverbundes Süd-Ost noch nicht abgeschlossen ist, können derzeit noch keine Angaben zu den Kosten gemacht werden.“

Frage 4:

Wie viele zusätzliche Busse müssen aufgrund der erhöhten Standzeit der Busse beim Laden bei der BVG eingesetzt werden, um einen stabilen Takt bzw. perspektivisch eine Taktverdichtung zu erreichen?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Standzeiten haben keinen Einfluss auf die Stabilität eines Taktes.

Der Fahrzeugbedarf bis 2030 wird sich durch Leistungszuwächse nach Vorgaben des Nahverkehrsplans 2019-2023 erhöhen.

Bei einer Bestimmung des Fahrzeugbedarfes bis 2030 - unter Berücksichtigung der Umstellung auf E-Busse - muss unterschieden werden, ob ein E-Bus zur Ladung ausschließlich auf dem Betriebshof ausgelegt ist (Depotladung), auf eine Ladung an den Endstellen (Gelegenheitsladung) oder eine Ladung auf der Strecke während der Fahrt (Streckenlader).

Für die kommenden Jahre wird von einer kontinuierlichen Verbesserung der Batterietechnik ausgegangen, sodass die Reichweite neu zu beschaffender Depotlader ansteigt. Darüber hinaus ist in den nächsten Jahren eine Aktualisierung der Einsatzplanung von Depotladern geplant, die durch die Elektrifizierung von Umläufen passend zur aktuell vorhandenen Reichweite keinen Fahrzeugmehrbedarf verursacht.

Bei E-Bussen mit Gelegenheitsladung erfolgt die Nachladung im Regelfall während Wende- und Pausenzeiten an den Endstellen. Hierdurch können die Busse theoretisch unbegrenzt lange unterwegs sein. Ähnliches gilt für Streckenlader.

Auf Basis dieser technologischen Rahmenbedingungen entwickelt die BVG derzeit gemeinsam mit dem Aufgabenträger die Strategie für die Dekarbonisierung der Busflotte weiter. Hierbei werden verschiedene Szenarien betrachtet und auf den aktuellen Stand gebracht.“

Frage 5:

Wie bewertet der Senat die Idee, mehrstöckige Betriebshöfe für Elektrobusse einzurichten, um den Flächenverbrauch zu reduzieren?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Aufgrund von baulichen Gegebenheiten mehrstöckiger Betriebshöfe (z.B. Flächenverbrauch für Konstruktionsflächen, Zufahrten zu Ober- oder Untergeschossen, Anforderungen aus Arbeits- und Brandschutz, teilweise Denkmalschutz auf Bestandshöfen und höhere Baumasse) wäre der Bau von mehrstöckigen Betriebshöfen wirtschaftlich nicht sinnvoll.

Bei Neubauhöfen setzt die BVG auf die Implementierung von Carports mit Ladeinfrastruktur auf dem Dach. Durch dieses platzsparende Konzept können Fahrzeuge außerdem witterungsgeschützt abgestellt werden. Auf den Bestandshöfen wendet die BVG u.a. platzsparende geteilte Ladeinfrastruktur und eine optimierte Abstellordnung an, um den Flächenverbrauch zu reduzieren.“

Frage 6:

Mit welchen Neuzugängen an elektrisch betriebenen Bussen rechnet die BVG in den nächsten Jahren bis 2030?

Frage 7:

Wie wird sich die Busflotte quantitativ bis zum Jahr 2030 erhöhen (mit wie vielen Fahrzeugen, unterteilt in Ein- und Doppeldecker, Gelenkbusse, mit welcher Antriebsart)?

Antwort zu 6 und 7:

Der Senat verweist hierzu auf die kürzlich erfolgte Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 18/26338. Seitdem ist kein neuer Sachstand zu diesen Fragen eingetreten.

Berlin, den 16.02.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz