

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)

vom 02. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. März 2021)

zum Thema:

Ausfälle von E-Bussen

und **Antwort** vom 16. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Mrz. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26885
vom 2. März 2021
über Ausfälle von E-Bussen

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 genaue Ursache hat zu den medial genannten Ausfällen von mindestens 23 E-Bussen (https://www.focus.de/auto/elektroauto/wetter-kaelte-macht-einigen-berliner-elektrobussen-zu-schaffen_id_12965969.html) im Februar geführt? (Falls es unterschiedliche Ursachen sind, bitte diese auflisten)

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Bei den genannten Vorfällen waren ausschließlich Depotlader-Elektrobusse mit einer vollelektrischen Heizung betroffen.

Die tiefen Temperaturen in der 6. KW führten zu einem erhöhten Energieverbrauch. Hierdurch mussten einige Elektrobusse frühzeitig, am Ende der jeweiligen Umläufe zum Nachladen ausgetauscht werden. Die betroffenen Busse waren somit im Betrieb und hatten keine Batterie- oder Fahrzeugstörungen.

Die Vorfälle wurden sofort mit dem Hersteller und BVG-intern analysiert. Erste Ergebnisse zeigen, dass der erhöhte Energieverbrauch durch folgende Faktoren beeinflusst wurde:

- der erhöhte Energiebedarf der Heizung
- die Einstellungen des Thermomanagements
- Stau - hierdurch gab es weniger Energiezufuhr durch Rekuperation

Das Thermomanagement wurde daraufhin softwareseitig verbessert sowie Betriebsprozesse optimiert, um das Risiko derartiger Vorfälle in Zukunft zu reduzieren.“

Frage 2:

Wie viele Ausfälle von E-Bussen hat es während der Frostperiode in Berlin tatsächlich gegeben?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Bezogen auf die gesamte Fahrleistung der E-Busse sind im Januar 2021 0,1 % und im Februar 2021 0,27 % der vorgesehenen Fahrplankilometer entfallen.“

Frage 3:

Aus welchem Grund waren, wie die Presse berichtet, die Depotlader betroffen, nicht jedoch die Busse, die an den Endhaltestellen Strom laden? (<https://www.morgenpost.de/berlin/article231525999/Berlins-E-Busse-bleiben-wegen-Kaelte-liegen.html>)

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Nachladungen an den Endhaltestellen reichten aus, um die verbrauchte Energie den Elektro-Gelenkbussen wieder zuzuführen. Die Depotlader mit dieselbetriebener Zusatzheizung waren ebenfalls nicht von Reichweiteproblemen betroffen.“

Frage 4:

Wie die Presse weiter berichtet, erwägt die BVG einen Batterieaustausch bei den betroffenen E-Bussen (<https://www.morgenpost.de/berlin/article231576615/BVG-Elektrobusse-E-Busse-Batterien-Heizung-Kaelte.html>). Wer trägt die Kosten für die neuen Batterien samt Austausch?

a. Für den Fall, dass die BVG für die Kosten neuer Akkus samt Austausch aufkommen müsste; wie hoch wären diese Kosten?

Frage 5:

Welche Vereinbarungen zwischen BVG und Buserstellern wurden vertraglich getroffen, für den Fall, dass die E-Busse nicht die vertraglich zugesicherten Eigenschaften erfüllen?

a. Welche Eigenschaften in Bezug auf Mindestkilometerleistung pro Akkuladung und Mindestakkuleistung über welchen Gesamtzeitraum wurden vertraglich vereinbart?

b. Welche Vereinbarungen wurden vertraglich für den Fall von Akkuausfällen oder auch Akkuminderleistung vereinbart?

c. Gibt es eine Garantie- oder Gewährleistungsvereinbarung in Bezug auf die verbauten Akkus? Was genau beinhaltet diese?

Frage 6:

Gibt es bisher Äußerungen des Buserstellers bzw. des Akkuherstellers zu deren jeweiligen Bereitschaft zum Austausch der betroffenen Akkus, oder auch zur Ablehnung eines Austausches und was beinhalten dieses Äußerungen?

Antwort zu 4 bis 6:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4 bis 6 gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Bei den Depotladern mit vollelektrischer Heizung sind die Reichweite von mindestens 130 km sowie der Energieverbrauch vertraglich verankert. Daraus ergibt sich ein Nacherfüllungsanspruch für die BVG, d.h. der Fahrzeughersteller hat auftretende Mängel zu beseitigen und den vertraglich vereinbarten Soll-Wert wiederherzustellen. Mögliche Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauches sind hier in einem ersten Schritt beispielsweise die Optimierung von Systemeinstellungen (z. B. des Thermomanagements), Austausch von defekten Komponenten und auch Softwareupdates zur Behebung von Programmierfehlern. Hierzu steht die BVG in kontinuierlichem Austausch mit dem Hersteller. Erst nach Ausschöpfung dieser Maßnahmen kämen weitere Maßnahmen zur Befriedigung des Nacherfüllungsanspruches in Betracht, wie beispielsweise ein Batterieaustausch.

Ist ein Fahrzeug aufgrund eines technischen Mangels nicht einsatzfähig, macht die BVG von ihrem Gewährleistungsrecht Gebrauch und zeigt dies bei dem Fahrzeughersteller an. Wenn das Fahrzeug länger als 48h nicht einsatzfähig ist, wird ab diesem Zeitpunkt eine Nutzungsausfallentschädigung gegenüber dem Fahrzeughersteller geltend gemacht.

Auf die Batterie und damit einhergehend auf die Reichweite von mindestens 130 km für die Depotlader mit vollelektrischer Heizung ist eine Gewährleistung von sechs Jahren vereinbart.“

Berlin, den 16.03.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz