

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Mario Czaja (CDU)**

vom 12. Mai 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Mai 2021)

zum Thema:

Elektrobusse in den Außenbezirken

und **Antwort** vom 28. Mai 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Mai 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Mario Czaja (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27579
vom 12. Mai 2021
über Elektrobusse in den Außenbezirken

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 Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Elektrobusse sind aktuell in Berlin unterwegs (bitte um Aufschlüsselung nach Linien und Anzahl der Busse auf den einzelnen Linien)?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Zurzeit sind 138 Elektrobusse in Berlin unterwegs, darunter 121 Standardbusse mit 12 Metern Länge. Diese Busse sind sogenannte Depotlader und werden auf dem Betriebshof Indira-Gandhi-Straße nachgeladen. Sie sind im Laufe des Tages und zur Maximierung des Einsatzes auf verschiedenen Linien unterwegs (s. Frage 2 für eine Linienübersicht). Eine liniengenaue Zuordnung von Busanzahlen ist nur tagesaktuell möglich.

Darüber hinaus sind 17 Gelenkbusse mit 18 Metern Länge mit Endstellenladung im Betrieb. Diese Busse sind hauptsächlich auf der Linie 200 (Michelangelostraße <> Hertzallee) unterwegs, die Nachladung erfolgt an Schnellladesystemen an den Endstellen dieser Linie.“

Frage 2:

Wie viele Elektrobusse auf welchen Linien sind derzeit in den Außenbezirken im Einsatz?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Eine Erfassung des Einsatzes von Elektrobussen nach Bezirken findet nicht statt. Für das 1. Quartal 2021 stellt sich der Einsatz folgendermaßen dar:

Tarfbereich	A	A und B	B	B und C
Linien	300	142	155	107
		147	250	390
		194	294	893
		200	N50	
		248	N56	
		347		
		N94		
Fahrleistung	10%	60%	20%	10%

Die drei am häufigsten von Elektrobussen bedienten Linien außerhalb der Innenstadt waren im 1. Quartal 2021 die Linien 155, 250 und 893.“

Frage 3:

Gibt es Planungen für den Einsatz von Elektrobussen auf weiteren Linien in den Außenbezirken?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Bis 2030 ist nach Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes eine vollständige Umstellung der Busflotte geplant. Die Umstellung wird vor dem Hintergrund dieses ehrgeizigen Zieles in den nächsten Jahren sukzessive und berlinweit erfolgen.

Noch ist der Dreh- und Angelpunkt des Elektrobusbetriebs der Betriebshof Indira-Gandhi-Straße in Alt-Hohenschönhausen. Derzeit laufen allerdings die Planungen für den Ausbau des Elektrobusbetriebs dieses Betriebshofs, den Teilumbau der Betriebshöfe Britz und Cicerostraße (voraussichtlich ab 2022) und den Neubau des Betriebshofverbundes Süd-Ost (Köpenicker Landstraße und Rummelsburger Landstraße) in Schöneweide (voraussichtlich ab 2025) sowie den Betriebshof Süd-Säntisstraße in Marienfelde (voraussichtlich ab 2027). Eine konkrete Linienauswahl ist Gegenstand dieser, noch laufenden, Planungen. Der Einsatz erfolgt auf Linien im Einzugsbereich dieser Liegenschaften, somit ist auch der Einsatz in Außenbezirken vorgesehen.“

Frage 4:

Welche baulichen Voraussetzungen muss es geben, damit Linien an den Randbezirken wie die Linie 398 oder 395 mit Elektrobussen befahren werden können?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Das Ausmaß der notwendigen baulichen Voraussetzungen ist insbesondere von der Technologievariantenauswahl (Depot- oder Endstellenlader) und von räumlichen sowie betrieblichen Faktoren (z.B. Takt und Gefäßgröße) abhängig. Eine pauschale Angabe ist somit nicht möglich. Die Technologieauswahl erfolgt nach ausführlichen Linien- und Netzanalysen.

Grundsätzlich müssen für Elektrobusse beider Technologievarianten Betriebshöfe für die Nachladung und Werkstätten für die Wartung von Elektrobussen nachgerüstet werden. Für Elektrobusse mit Endstellenladung ist zudem der Bau von Schnellladesystemen im öffentlichen Raum erforderlich.“

Die Anzahl der beschaffbaren E-Busse hängt zudem stark von der Verfügbarkeit von Plätzen auf Betriebshöfen ab. Der Ausbau der Betriebshofinfrastruktur der BVG wird daher, wie in der Antwort zu Frage 3 dargestellt, derzeit forciert geplant.

Frage 5:

Wie viele Mittel hat die BVG in den nächsten Jahren für die Anschaffung und den Unterhalt von Elektrobussen eingeplant?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die durch die Beschaffung und den Betrieb von Elektrobussen entstehenden Mehrkosten gegenüber dem Betrieb einer reinen Dieselbusflotte (Investitionen und laufende Kosten für Fahrzeuge und Infrastruktur) werden vom Land Berlin übernommen. Mit dem Land Berlin wurde eine Maximierung möglicher Fördermittel des Bundes durch die BVG vereinbart.

Derzeit entwickelt die BVG gemeinsam mit dem Aufgabenträger die Strategie für die Dekarbonisierung der Busflotte weiter. Hierbei werden verschiedene Szenarien betrachtet und auf den aktuellen Stand gebracht. Vor Abschluss der Abstimmungen können keine konkreten Kostenangaben gemacht werden.“

Zu den vom Land Berlin eingeplanten Mitteln wird auf den Bericht an den Hauptausschuss mit der Roten Nummer 3441 verwiesen.

Berlin, den 28.05.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz