

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)

vom 20. August 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. August 2018)

zum Thema:

**30 neue E-Busse – Teil 2**

und **Antwort** vom 11. September 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Sep. 2018)

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. 18/16 108**  
**vom 20. August 2018**  
**über 30 neue E-Busse – Teil 2**

---

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.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Aus Drucksache 18/13039 ergibt sich, dass die ersten 30 Elektro-Eindeckomnibusse auf dem Betriebshof Indira-Gandhi-Straße stationiert werden und zunächst eine Ladesäule pro Bus vorgesehen ist.

Frage 1:

Wie hoch sind die Kosten für den Einbau der 30 Ladesäulen?

Antwort zu 1:

Hierzu berichtet die BVG:

„Auf Grund des noch laufenden Ausschreibungsverfahrens können keine Kosten genannt werden.“

Frage 2:

Ist die Leistungskapazität des Stromnetzes dafür ausreichend oder muss dort auch noch investiert werden?  
Wie wird der benötigte Platzbedarf kompensiert?

Antwort zu 2:

Hierzu berichtet die BVG:

„Für die ersten 30 E-Busse auf dem Betriebshof Indira-Gandhi-Straße ist die installierte Anschlussleistung ausreichend. Die weitere Stationierung und Errichtung von Ladeinfrastruktur macht einen Ausbau der netzseitigen Infrastruktur erforderlich. Die Kosten dafür belaufen sich in Höhe der von Stromnetz Berlin GmbH veröffentlichten Preisblätter für den Anschluss an das Niederspannungsnetz. Die Aufstellung der Stromnetz-Hausanschlüsse erfolgt platzsparend in Reihe zu den Ladesäulen.“

Frage 3:

Mit wieviel mehr an Platzbedarf wird für die E-Busse mitsamt Ihrer Ladestruktur von Seiten der BVG gerechnet?

Antwort zu 3:

Hierzu berichtet die BVG:

„Der Platzbedarf für die ersten 30 E-Busse wird durch Optimierung der bestehenden Abstellflächen auf dem Betriebshof Indira-Gandhi-Straße gedeckt.“

Frage 4:

Wird es weitere Ladestationen auf der Strecke bzw. den Endhaltestellen der vorgesehenen Linien geben? Wenn ja, wie hoch ist der Platzbedarf und sind die Kapazitäten des dort jeweils anliegenden Stromnetzes ausreichend? Sind die Busse überhaupt für den Zwischenladungsbetrieb geeignet?

Antwort zu 4:

Hierzu berichtet die BVG:

„Die ersten 30 12m-Elektro-Eindeckomnibusse werden ausschließlich im Bus-Depot per Stecker geladen (Depotlader). Entsprechend den bestätigten Anforderungen im Lastenheft werden die E-Busse so eine Strecke von mindestens 150 km im Berliner Stadtverkehr zurücklegen können. Es ist vorgesehen, dass diese E-Busse nach Absolvierung ihres geplanten Tagesumlaufes ins Depot zurückkehren und dort wieder aufgeladen werden. Eine Ladung an Endstellen ist für diese E-Busse nicht vorgesehen.“

Frage 5:

Warum wurde von Bussen mit induktiver Ladung, wie sie auf der Linie 204 getestet wurden, abgesehen?

Antwort zu 5:

Hierzu berichtet die BVG:

„Aufgrund der kontaktlosen Ladung ist die Ladebilanz ineffizienter gegenüber der direkten Ladung durch Stecker/Kabel oder Oberleitung. Das induktive Laden benötigt mehr Strom als herkömmliches Laden mit Ladekabel. Auch sind die Kosten für den Bau, die Wartung und Erhalt der Ladeslabs (Ladeplatten) gegenüber von Depotladestationen wesentlich kostenintensiver.“

Frage 6:

Wird mit der Anschaffung der neuen E-Busse neues Personal (Fahrer/Techniker) eingestellt oder bereits vorhandenes Personal geschult? Welche Kosten entstehen dadurch? Welche Kosten entstehen der BVG in Summe für die Anschaffung neuer Infrastruktur, Schulung von Personal, Anschaffung neuer Werkstattausrüstungen etc.?

Antwort zu 6:

Hierzu berichtet die BVG:

„Vorhandenes Personal wird geschult, neues wird zum derzeitigen Zeitpunkt nicht eingestellt. Die Kosten für die Lade- und Werkstattinfrastruktur belaufen sich auf rund 4,0 Mio. EUR.“

Frage 7:

Wie viele zusätzliche innerstädtische Flächen, auf denen E-Busse über Nacht laden können, werden nach Planungen der BVG für den künftigen E-Busbetrieb benötigt und stehen diese schon zur Verfügung? Gibt es mit den Bezirken bereits Gespräche dazu und von Seiten der Bezirke auch schon Flächenangebote?

Antwort zu 7:

Hierzu berichtet die BVG:

„Der notwendige Flächenbedarf für die zukünftige Abstellung der Busflotte wird derzeit ermittelt. Der Platzbedarf der Ladeinfrastruktur ist abhängig von der technologischen Entwicklung von Bussen und Ladesäulen. Gemäß Nahverkehrsplan ist ein weiter wachsendes Fahrplanangebot mit mehr Bussen vorgesehen, wofür zusätzliche Flächen benötigt werden. Die BVG steht hierzu in enger Abstimmung mit den Senatsstellen und prüft angebotene Flächen.“

Berlin, den 11.09.2018

In Vertretung  
Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz