
Presseinformation

Berlin, 13. Februar 2019
Nr. 7, 2019

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.
Lars Wagner
Pressesprecher
T 030 399932-14
wagner@vdv.de

Zwischenbilanz Elektrobusse im ÖPNV

Seit etwa vier Jahren setzen die deutschen Verkehrsunternehmen im städtischen Nahverkehr batteriebetriebene Elektrobusse ein, um den pro Fahrgast ohnehin schon geringen Emissionsausstoß im Linienbusverkehr weiter zu senken. Eine erste Zwischenbilanz des Branchenverbands VDV zeigt, dass die Anzahl der bundesweit eingesetzten Elektrobusse kontinuierlich steigt und die neuste Fahrzeuggeneration technisch deutlich ausgereifter und zuverlässiger ist als ihre Vorgänger. Dennoch bleiben große Herausforderungen, um Elektrobusse in den nächsten Jahren in größerem Umfang einzusetzen: Noch immer sind die bei den Busherstellern verfügbaren Stückzahlen für größere Bestellungen zu gering, die Lieferzeiten betragen dementsprechend aktuell bis zu 18 Monate und vor allem steigen die Preise für die Beschaffung der ohnehin teureren E-Busse. „Wir wollen gerne dort, wo es Sinn macht, Elektrobusse einsetzen. Und wir sind der Bundesregierung und den Ländern, die uns bei der Beschaffung finanziell unterstützen, für ihr Engagement dankbar. Aber wir stellen auch fest, dass die zur Verfügung stehenden Fördermittel schon jetzt nicht ausreichen, schon gar nicht für den nötigen Umbau unserer Betriebshöfe und Werkstätten. Außerdem stellen wir aktuell fest, dass die Preise für Elektrobusse kontinuierlich steigen, seitdem es Fördermittel gibt. Das widerspricht dem umwelt- und verkehrspolitischen Grundgedanken, emissionsfreie Elektrobusse zu fördern, um den ÖPNV in den Städten noch sauberer zu machen“, so VDV-Präsident Ingo Wortmann.

Im Jahr 2015, als die ersten batteriebetriebenen Elektrobusse im ÖPNV getestet wurden, kostete ein 12-Meter-Elektrobus etwa 480.000 Euro. Aktuell liegt der Beschaffungspreis bei etwa 570.000 Euro, also rund 90.000 Euro mehr pro Bus. Ein neuer, emissionsarmer EURO-VI-Dieselbus gleicher Größe kostet dagegen nur etwa 220.000 Euro. Diese Zahlen belegen, dass die Einführung und Etablierung der Elektromobilität im Busbereich deutlich teurer ist als die Neubeschaffung moderner emissionsarmer Dieselbusse. Die aktuellen EURO-VI-Dieselbusse kosten nicht nur erheblich weniger, sondern halten bzw. unterschreiten zudem alle in Sachen Luftreinhaltung vorgegebenen Grenzwerte, sind sofort in ausreichender Stückzahl verfügbar, betrieblich äußerst zuverlässig und kosten deutlich weniger.

Der VDV setzt sich deshalb für eine mehrstufige Modernisierung der Busflotten ein: Kurzfristiger Kapazitätsausbau und Erneuerung mit EURO-VI- und EURO-VI-Hybrid-Bussen, um so zusätzliche umweltfreundliche Nahverkehrsangebote für den Umstieg zu schaffen. Und gleichzeitig ein schrittweiser Ausbau der lokal CO₂-freien Elektrobusse, orientiert an den am Markt zur Verfügung stehenden, ausgereiften Fahrzeugen sowie am nötigen Auf- und Umbau der Infrastrukturen. „Trotz der höheren Kosten hat sich die Branche entschieden, auch Elektrobusse dort einzusetzen, wo dies für weitere Emissionsminderungen und mehr Klimaschutz im Straßenverkehr nötig und sinnvoll ist. Wir fordern nun die Bushersteller auf, sich durch marktgerechte Preise und entsprechende Lieferkapazitäten besser und schneller auf die neuen Anforderungen einzustellen. Mit Blick auf die kurzfristig nötigen Maßnahmen für Emissionsminderung und Luftreinhaltung in den Städten werden wir in der Zwischenzeit weiterhin EURO-VI-Dieselbusse beschaffen“, so Wortmann.

Aktuell rund 200 Elektrobusse, Förderzusagen für rund 630 weitere Fahrzeuge liegen vor

Derweil treiben die ÖPNV-Unternehmen bundesweit die Beschaffung von Elektrobussen voran. Rund 100 batteriebetriebene E-Busse sind aktuell im Einsatz, weitere 90 Fahrzeuge wurden bereits bestellt. Aus den aktuellen Förderprogrammen des Bundesverkehrs- und des Bundesumweltministeriums liegen außerdem Förderbescheide für insgesamt rund 630 Elektrobusse vor. „Damit kommen wir in einigen Jahren auf etwa 900 Elektrobusse im deutschen ÖPNV. Zusätzlich müssen wir die dafür notwendige Ladeinfrastruktur aufbauen und unsere Betriebshöfe und Werkstätten entsprechend umbauen. Hierfür benötigen wir weitere finanzielle Unterstützung durch Bund und Länder“, so Wortmann.

Clean Vehicles Directive: EU-Kommission will feste Quoten für emissionsfreie Busse

Mit großer Besorgnis und Unverständnis reagieren der VDV und seine Mitglieder angesichts der ohnehin großen Herausforderungen bei der Beschaffung und beim Einsatz von Elektrobussen auf aktuelle Bestrebungen der EU-Kommission. Mit der so genannten Clean Vehicles Directive will die Kommission den Mitgliedstaaten feste Quoten bei der Beschaffung möglichst emissionsfreier öffentlicher Fahrzeuge vorschreiben. So sollen ab Inkrafttreten der Richtlinie bis zum Jahr 2025 in Deutschland 50 Prozent (bis 2030 sogar 75 Prozent) der durch Behörden oder Anbieter öffentlicher Verkehre neu gekauften, geliehenen oder geleasten Busse den von der Kommission vorgegebenen „sauberen“ Antriebskonzepten entsprechen. Als emissionsfrei gelten dabei allerdings nur Elektrofahrzeuge sowie Wasserstoff- und Gasfahrzeuge (CNG, LNG). „Eine solche Quote jetzt vorzugeben ist natürlich absurd, solange die batteriebetriebenen Elektrobusse technisch, betrieblich und wirtschaftlich noch nicht vollständig ausgereift sind. Außerdem differenziert die Kommission nicht danach, wo zum Beispiel emissionsfreie Busse am dringendsten und zuerst benötigt werden. Stattdessen soll die Quote grundsätzlich für alle Neubeschaffungen gelten, sonst drohen Strafen. Das geht meilenweit an der betrieblichen und wirtschaftlichen Realität unserer Verkehrsunternehmen und dem Finanzierungsspielraum der Kommunen vorbei“, so Wortmann abschließend.

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind rund 600 Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs organisiert. Täglich ersetzen Busse und Bahnen rund 20 Millionen Autofahrten und 77.000 voll beladene Lkw. So sorgen der VDV und seine Mitgliedsunternehmen dafür, dass Deutschland nachhaltig mobil bleibt!