
Pressemitteilung

Berlin, den 04. Februar 2020

Zwischenbilanz E-Busse: mehr Fahrzeuge, bessere Leistung Finanzierung und Infrastruktur bleiben große Herausforderungen

Die Anzahl der im deutschen ÖPNV eingesetzten, batteriebetriebenen Elektrobusse steigt kontinuierlich und die Fahrzeuge werden hinsichtlich Zuverlässigkeit und Technik immer besser. Das gab der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) am Rande der größten europäischen Elektrobusfachmesse in Berlin bekannt. E-Busse sind in den deutschen Städten längst keine Seltenheit mehr, ihre Anzahl wird dieses Jahr nach Schätzungen des Branchenverbands auf rund 1.000 steigen. Aktuell sind bundesweit rund 400 dieser Busse im Einsatz. Hinzu kommen die seit Jahrzehnten etablierten Oberleitungsbusse. „Die Verkehrsunternehmen elektrifizieren ihre Busflotten weiter und investieren in den Umbau der Betriebshöfe und Werkstätten. Erfreulich ist, dass die Elektrobusse immer besser und zuverlässiger werden. Trotzdem sind sie noch deutlich teurer als ein moderner Euro-6-Dieselsbus und auch in Sachen Reichweite müssen die E-Busse noch zulegen. Für einen stabilen städtischen Linienbusbetrieb brauchen wir mindestens 250 Kilometer, aktuell schaffen die Elektrobusse nur 150 bis maximal 250“, so VDV-Präsident Ingo Wortmann.

Neben weiteren technischen Verbesserungen macht der Verband zudem darauf aufmerksam, dass es beim Aufbau von Ladeinfrastruktur und beim Umbau der Werkstätten und Betriebshöfe nicht schnell genug vorangeht: „Es fehlen die Gelder, um die für E-Busse nötige Infrastruktur bauen zu können. Hier sind Bund und Länder gefordert, ihr finanzielles Engagement deutlich zu erhöhen, wenn wir die Elektrifizierung der Busflotten mit Blick auf Klimaschutzziele und Emissionsminderungen im Verkehr schnell voranbringen wollen“, so Wortmann. Aktuell fördert der Bund die Mehrkosten beim Kauf eines Elektrobusse mit 60 bis 80 Prozent. Auch den Umbau von Betriebshöfen und Werkstätten können

sich die Verkehrsunternehmen aus diesen Förderprogrammen mitfinanzieren lassen.

Fördermittel unzureichend

Insgesamt stehen so für die nächsten drei Jahre rund 450 Millionen Euro an Bundesmitteln zur Verfügung. „Das ist zu wenig, um daraus einen Großteil der rund 33.000 ÖPNV-Linienbusse und auch noch den Umbau der Infrastrukturen zu finanzieren. Ein Elektrobus kostet zwischen 600.000 bis 700.000 Euro, das ist doppelt so viel wie ein ebenfalls emissionsarmer neuer Dieselmotor. Viele unserer Unternehmen stehen jetzt vor der kurzfristigen Herausforderung, ihr Angebot vor Ort ausweiten zu müssen, damit mehr Fahrgäste vom Pkw umsteigen. Das geht aktuell am schnellsten und kostengünstigsten über die Anschaffung von Dieselmotoren“, erklärt Wortmann.

Der Bus ist aus Branchensicht für die zeitnahe Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor ein entscheidendes Verkehrsmittel, denn diese Fahrzeuge sind kurzfristig und ausreichend verfügbar. Sie können damit für eine zeitnahe Angebotsausweitung sorgen, während parallel die Schienensysteme ausgebaut und modernisiert werden. Vor allem die emissionsarmen Euro-6-Dieselmotoren müssen daher in den kommenden Jahren einen wichtigen Beitrag leisten, damit das Bus-Angebot insgesamt steigen kann. „Dies ist aber auch eine Frage von zusätzlichem qualifiziertem Personal. Über den bloßen Austausch des Antriebs von Diesel zu Elektro können wir keine weiteren Fahrgäste befördern. Das geht nur über mehr Fahrzeuge und damit mehr Fahr- und Werkstattpersonal“, so Wortmann.

Hohe Investitions- und Betriebskosten

Rund 400 E-Busse sind in Deutschland bereits in Betrieb, weitere 750 sind bestellt – Tendenz steigend. „Der Umstieg auf E-Busse endet nicht mit dem Austausch der Fahrzeuge – er vollzieht sich über Jahre. Betriebshöfe, Tankstellen, Netzanschlüsse und Werkstätten müssen um- bzw. neugebaut werden. Da die Reichweiten von E-Bussen zunächst geringer sind, wird – nur um das Angebot zu halten – eine höhere Anzahl von Fahrzeugen und Fahrern gebraucht“, so Wortmann.

Dynamische Batterie-Entwicklung

Die Hersteller prognostizieren weitere Leistungszuwächse bei den Batterien. Im städtischen Einsatz können schon heute Batteriebusse mit Reichweiten von 150 bis 250 km auf rund ein Drittel der Linienumläufe eingesetzt werden. Die kommende Generation wird für 2021 erwartet und könnte dann über 300 km am Stück abfahren. Die Branche räumt auch dem Wasserstoff oder synthetischen Kraftstoffen einen Platz in den Flotten der Zukunft ein – etwa für den Einsatz im ländlichen Raum. Allerdings brauche es hier, ebenso wie beim E-Bus, noch

weitere technische Entwicklungen und deutlich günstigere Beschaffungskosten für die H₂-Fahrzeuge bzw. steuerliche Anreize zum Einsatz von regenerativen Kraftstoffen.

Europas größte E-Bus-Messe mit Fachkonferenz in Berlin

Die Zwischenbilanz zu den Elektrobussen im deutschen ÖPNV präsentiert der Branchenverband VDV auf Europas größter, rein auf Elektrobusse spezialisierter Fachmesse „ElekBu“, die am 4. und 5. Februar in Berlin stattfindet. Dort präsentieren rund 70 nationale und internationale Hersteller und Zulieferer die neuesten Fahrzeuggenerationen und technischen Komponenten. Die neuen E-Bus-Modelle weisen eine bessere Systemintegration, einen Leichtbauansatz sowie verbesserte Klima- und Heizkonzepte auf, die den Verbrauch mindern und die Reichweite erhöhen. Auch bei der Landeinfrastruktur wurden Fortschritte erzielt. Rund 700 Teilnehmerinnen und Teilnehmer informieren sich im Rahmen der zweitägigen Veranstaltung über den aktuellen Stand der Technik und diskutieren bei der begleitenden Konferenz Herausforderungen und Konzepte zur Einführung von Elektrobussen im ÖPNV. Die VDV-E-Bus-Konferenz wird zum elften Mal vom VDV – gemeinsam mit dem Forum für Verkehr und Logistik, den DEVK Versicherungen und der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) – ausgerichtet.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Lars Wagner · Pressesprecher · T 030 399932-14 · wagner@vdv.de

Eike Arnold · stv. Pressesprecher · T 030 399932-19 · arnold@vdv.de

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs. Seine über 600 Mitgliedsunternehmen befördern täglich mehr als 30 Millionen Menschen in Bussen und Bahnen und transportieren jährlich rund 600 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene. So sorgen der VDV und seine Mitglieder für mehr klimaschonende Mobilität von Menschen und Gütern bei weniger Verkehr!



Wenn diese E-Mail nicht korrekt angezeigt wird, klicken Sie bitte [hier](#). Die VDV-Newsletter können Sie [hier](#) abbestellen. Das Löschen Ihrer Daten leiten Sie durch eine E-Mail an datenschutz@vdv.de ein. Hinweise zur Datenverarbeitung beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) finden Sie [hier](#). Weitere VDV-Informationen im [Impressum](#).