

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Markus Tressel, Stephan Kühn (Dresden),
Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Daniela Wagner und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Förderung von Oberleitungsbussen und Hybrid-Oberleitungsbussen durch die Bundesregierung

Die Bundesregierung fördert im Rahmen verschiedener Maßnahmen Ausbau und Anschaffung von Elektrobussen. Nach eigenen Angaben fördert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) „Plug-in-Hybride, Batterieantriebe und Brennstoffzellen“ (www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Elektromobilitaet-kompakt/elektromobilitaet-kompakt.html), das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit „die Anschaffung von mehr als fünf Elektrobussen mit bis zu 80 Prozent der Investitionsmehrkosten. Plug-In-Hybridbusse werden wie bisher mit bis zu 40 Prozent der Investitionsmehrkosten gefördert. Förderfähig sind zudem die dazugehörige Ladeinfrastruktur sowie weitere Maßnahmen, die zur Inbetriebnahme von Elektrobussen nötig sind“ (www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet/bmub-foerderprogramm/foerderung-von-elektrobussen/).

Nicht enthalten in den Fördermaßnahmen sind elektrische Oberleitungsbusse (O-Busse) sowie Hybrid-Oberleitungsbusse (HO-Busse). Auch im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) werden solche nicht genannt. Im „Regierungsprogramm Elektromobilität“ der Bundesregierung von 2011 wird erklärt, dass „[d]er Einsatz von Elektrobussen [...] ebenso untersucht [wird] wie neue Formen der induktiven Energieübertragung für elektrisch angetriebene Busse und Bahnen, die dann keine Oberleitungen mehr benötigen“ (S. 14, www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/P-R/regierungsprogramm-elektromobilitaet-mai-2011.pdf?__blob=publicationFile&v=6).

Während der vergangenen 120 Jahre gab es in knapp 90 deutschen Städten knapp 100 O-Bussysteme (https://web.archive.org/web/20070927001400/http://spvd.spvd.cz/svet/seznam_tbus/seznam_tbus/weltlist.pdf). „Den Höhepunkt erreichte der O-Bus in Deutschland in der Mitte der 1950er Jahre mit insgesamt knapp 70 gleichzeitig betriebenen Systemen.“ (Bergk & Lambrecht, 2015: „Potenziale des Hybrid-Oberleitungsbusses als effiziente Möglichkeit für die Nutzung erneuerbarer Energien im ÖPNV“, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/MKS/studie-hybrid-oberleitungsbusse.pdf?__blob=publicationFile, S. 17-18). Nachdem die Lebensdauer der ursprünglich eingeführten Flotte abgelaufen war, fiel die Entscheidung bei Neuanschaffungen in zahlreichen Kommunen zugunsten von Straßenbahnen oder Dieselnissen aus (vgl. ebd.), sodass heute lediglich in drei deutschen Städten O-Bussysteme erhalten sind (vgl. ebd. S. 19).

Eine vom BMVI beauftragte Studie aus dem Jahr 2015, die das Potenzial von Hybrid-Oberleitungsbussen untersuchte, sieht „[...] relevantes Einsatzpotential für den HO-Bus [...]“ und schließt mit dem Satz „Damit könnte die HO-Bus-Technologie einen wesentlichen Teil einer Strategie zur kompletten Elektrifizierung des Linienbusverkehrs in Deutschland darstellen.“ (ebd. S. 74).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf Basis welcher Erkenntnis hat die Bundesregierung die bestehende Förderung von Plug-in-Hybrid-Bussen auf Elektrobusse, nicht aber auf O-Busse bzw. HO-Busse ausgeweitet?
2. Aus welchem Grund fördert die Bundesregierung im Rahmen des GVFG O-Busse bzw. HO-Busse nicht?
3. Aus welchem Grund fördert die Bundesregierung im Rahmen des GVFG bei Stadt- bzw. Straßenbahnen keinen straßenbündigen Bahnkörper, sondern nur solche Vorhaben, bei denen ein besonderer Bahnkörper vorgesehen ist (vgl. § 2 GVFG)?
4. Welche Konsequenzen folgten aus den Ergebnissen der oben erwähnten Studie zu HO-Bussen seitens der Bundesregierung?
5. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung heute aus den Ergebnissen der oben erwähnten BMVI-Studie zu HO-Bussen?
6. Hat die Bundesregierung die in der oben erwähnten BMVI-Studie zu HO-Bussen empfohlenen Pilotprojekte durchgeführt?
 - a) Wenn ja, wann und wo?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
 - c) Wenn nein, plant die Bundesregierung, entsprechende Pilotprojekte zeitnah durchzuführen?
7. Hat die Bundesregierung eine der weiteren Empfehlungen der oben erwähnten Studie zu HO-Bussen umgesetzt?
 - a) Wenn ja, welche, wann, wo bzw. wie?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
8. Liegt der Bundesregierung über die oben erwähnte Studie hinaus eine weitere Studie, Untersuchung oder Ähnliches vor, die einschätzt, inwiefern ein erneuter Ausbau von O-Bus-Netzen ökologisch bzw. ökonomisch sinnvoll wäre?
9. Aus welchem Grund wurden im Regierungsprogramm Elektromobilität 2011 elektrifizierte Fahrzeuge, die Oberleitungen benötigen, aus der Untersuchung ausgeschlossen?
10. Gibt es derzeit ein Förderprogramm der Bundesregierung, mit dem Fördergelder für O-Busse bzw. HO-Busse und deren Infrastruktur beantragt werden können?
11. Plant die Bundesregierung, ein Förderprogramm aufzusetzen bzw. ein bestehendes Förderprogramm zu erweitern, um zu ermöglichen, dass Fördergelder für Anschaffung und Unterhalt von O-Bussen bzw. HO-Bussen und deren Infrastruktur beantragt werden können?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wann soll es ein derartiges Programm geben?

12. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Anschaffungskosten eines E-Busses und eines O-Busses bzw. eines HO-Busses im Vergleich, bzw. welche Kenntnisse hat die Bundesregierung zu den Systemkosten der unterschiedlichen Antriebstechniken im Vergleich (Dieselbus, O-Bus, HO-Bus, E-Bus batterieelektrisch)?

Berlin, den 17. April 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

