

Landkreis Märkisch-Oderland

Der Landrat



[Landratsamt – Puschkinplatz 12 – 15306 Seelow]

FDP-Kreistagsfraktion
Herrn Heiko Krause

Fachbereich: Bereich Landrat
Amt:
Fachdienst:
Dienstort: Seelow
Auskunft erteilt: Herr Schinkel
Durchwahl: 03346 850 – 6001
Telefax: 03346 420
E-Mail: buero_landrat@landkreismol.de
AZ: 10.21.08

] Seelow, 12. März 2021

Anfrage gemäß der Geschäftsordnung des Kreistages Märkisch-Oderland: zur Elektromobilität im ÖPNV

Sehr geehrter Herr Krause,

Ihre Anfrage vom 4. März 2021 beantworte ich wie folgt:

- 1. Welche Strategie verfolgt die Kreisverwaltung bezüglich der Förderung der Elektromobilität im ÖPNV des Kreises?*

Grundlage für die zu erbringenden Verkehrsleistungen im Landkreis Märkisch-Oderland ist der Nahverkehrsplan. Auf dieser Grundlage ist das Vergabeverfahren für die Erbringung von Verkehrsleistungen im kommunalen ÖPNV in 2015/16 gelaufen. Für die dann ab 2017 zu erbringenden Leistungen ist keine Vorgabe für elektrisch betriebene Busse vorgesehen. Standard der Ausschreibung war die EURO-VI-Norm. D. h. für die Laufzeit der bestehenden Verträge bis 2026 sind die Fahrzeuge beschafft bzw. deren Beschaffungskosten Vertragsbestandteil. Aktuelle Förderprogramme des Bundes oder des Landes sind nicht so attraktiv, dass der finanzielle Mehraufwand auch nur annähernd kompensiert werden könnte.

Wir wissen, dass die Clean Vehicles Directive (CVD) der EU in nationales Recht überführt werden wird und bei Inkrafttreten des entsprechenden Bundesgesetzes (derzeit liegt ein Entwurf vor) wird sich der Landkreis diesem Thema widmen. Wie dem Gesetzentwurf zu entnehmen ist, sollen erstmals verbindliche Mindestziele für emissionsarme und -freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere für Busse im ÖPNV, bei der Beschaffung vorgegeben werden. Die neuen Vorgaben sollen ab dem 2. August 2021 gelten und verpflichten die öffentliche Hand sowie eine Auswahl bestimmter privatrechtlich organisierter Akteure (z. B. Post- und Paketdienste, Müllabfuhr) dazu, dass ein Teil der dann neu angeschafften Fahrzeuge zukünftig emissionsarm oder -frei sein muss. Wir gehen davon aus, dass es dennoch eine angemessene Übergangsfrist gibt.

- 2. Welche Linien wären aus Sicht des Kreises für den Einsatz von Elektrobussen besonders geeignet (z.B. wegen der bisherigen hohen Lärmbelastung von Anwohnern oder einer kurzen Streckenlänge, für die die geringere Reichweite von*

allgemeine Sprechzeiten: Dienstag 09:00 – 12:00 und 13:00 – 18:00 Uhr
Freitag 09:00 – 12:00 Uhr Internet: www.maerkisch-oderland.de

Die genannten E-Mail-Adressen dienen nur zum Empfang einfacher Mitteilungen ohne Signatur und/ oder Verschlüsselung.

Elektrobussen unerheblich ist) und welche infrastrukturellen Anpassungen wären dafür erforderlich?

Der Landkreis hat hierzu keine umfassende Bewertung vorgenommen. Allgemein kann Folgendes vorausgesetzt werden bzw. sind nachfolgende Überlegungen anzustellen:
Aus Sicht der Vermeidung von Lärm und Abgasen bzw. deren Auswirkungen auf Bevölkerung und Natur kämen Linien in dichter besiedelten Bereich eher in Frage. Für Kurorte könnte ein elektrisch betriebener ÖPNV ein zusätzlicher Attraktivitätsfaktor sein. Aus technischer bzw. technologischer Sicht sind Linien geeignet, die eine schnelle Erreichbarkeit der Ladeinfrastruktur sichern oder z. B. in Folge der Umläufe eine lange Pausenzeit am Ende jeder Fahrt haben. Aber auch hier wäre zu prüfen, ob die konkrete Pausen- bzw. Wartezeit bei Vorhandensein einer Ladeinfrastruktur zum Aufladen reicht.

Für eine Umrüstung auf Elektromobilität ist neben der Fahrzeugumstellung eine Vielzahl von Infrastrukturmaßnahmen nötig. Kernpunkt ist die Schnelligkeit der Aufladung der Akkus bzw. die Reichweite die nach einem Ladevorgang gegeben ist. Im Regionalverkehr wäre wohl eine Schnellladeinfrastruktur an jeder Endhaltestelle nötig. Da auch diese nicht reichen wird bzw. die zeitliche Länge eines Umlaufs verlängert, müssten an ausgewiesenen Streckenabschnitten bzw. an verkehrsbedingten Haltepunkten (Bushaltestelle und Kreuzungsbereich) Induktionsschleifen verlegt werden. Diese sehr aufwendigen Infrastrukturmaßnahmen könnten entfallen, wenn die Busse oder deren Akkus schnell getauscht werden könnten, was dann wiederum die Investitionskosten zusätzlich und erheblich erhöht. Ein Elektrobus ist ungefähr mit ca. 550 - 600 T€ Anschaffungskosten zu veranschlagen, das 2,5 fache eines Dieselmotors und hat dann dennoch nur ca. 200 - 250 km Reichweite pro Tag. Es müssten zur Sicherung der Betriebsleistung teilweise ein Dieselmotors durch zwei Elektrobusse ersetzt werden. Und dies kann natürlich die gewollten Effekte für den Klimaschutz neben der betriebswirtschaftlichen Kalkulation in Frage stellen bzw. ins Gegenteil verkehren, wenn der Materialeinsatz für einen zweiten Bus zu bewerten ist.


3. Wie viel CO2 ließe sich bei einer kompletten Elektrifizierung des Busverkehrs in Märkisch-Oderland einsparen?

Hierzu gibt es keine eigenen Berechnungen. Je nachdem, welche Ansätze gewählt werden, gibt es analog ähnlich gelagerter Fragestellungen eine Vielzahl von Berechnungsmethoden. Der Landkreis verfügt nicht über die Kapazitäten, hier eine den Ansprüchen genügende vollumfassende Kalkulation vorzunehmen.

4. Beabsichtigt die Kreisverwaltung, bei einer zukünftigen Ausschreibung des Busverkehrs den Einsatz von Elektrobussen in die Leistungsanforderung aufzunehmen?

Siehe Antwort zu Frage 1 Absatz 2.

Mit freundlichen Grüßen


G. Schmidt
Landrat