

I. Anmeldung

TOP:

Verkehrsausschuss
Sitzungsdatum 24.09.2015
öffentlich

Betreff:

Alternative Antriebe im ÖPNV

hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 23.02.2015

Anlagen:

- Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 23.02.2015
- Schreiben der VAG vom 24.06.2015
- Statusbericht 2014 der Arbeitsgruppe innovative Antriebe Bus (01/2015)
(steht im Ratsinformationssystem (RIS) zur Verfügung)

Bisherige Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Bericht	Abstimmungsergebnis		
			angenommen	abgelehnt	vertagt/verwiesen
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sachverhalt (kurz):

Mit Antrag vom 23.02.2015 bittet die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen um einen Bericht zur aktuellen Entwicklung der alternativen Busantriebe und zu den Erfahrungen der VAG mit diesen. Ferner wird um eine Einschätzung der Verwaltung gebeten, welche "Best practice"-Modelle zur Einführung alternativer Antriebstechnologien im Bussektor in Nürnberg gesehen werden.

Allen alternativen Antriebstechnologien im Busverkehr ist gemein, dass die Infrastruktur zum Tanken oder Laden und für Wartung und Service parallel zur bestehenden Infrastruktur hergestellt und betrieben werden muss und so zunächst zu deutlichen Mehrkosten führen kann, die ausgeglichen werden müssen. Derzeit werden die Mehrkosten bei Anschaffung, Betrieb und Unterhalt durch die Fördermöglichkeiten bei der Beschaffung nicht kompensiert. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) fördert z.B. laut Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von diesel-elektrischen Hybridbussen im öffentlichen Nahverkehr unter Erfüllung aller Auflagen nur bis zu 35 Prozent der beihilfefähigen Mehrkosten beim Invest, wobei die beihilfefähigen Mehrkosten bei ~15% der Gesamtinvestitionskosten liegen.

Antriebstechnologien mit Wasserstoffverbrennung oder Brennstoffzellentechnologie liegen in der Entwicklung noch etwas zurück und befinden sich erst in der Erprobung, sodass sich trotz bereits als Serienmodell verfügbare Bustypen der erhöhte finanzielle Aufwand noch ungünstig darstellt.

Aus Sicht der Verwaltung liegen für die alternativen Antriebstechniken im öffentlichen Busverkehr mangels ausreichender Erfahrungswerte keine „Best practice“-Modelle vor, die eine in Nürnberg ebenfalls zu verfolgende beispielhafte Verfahrensweise nahelegen. Um einen Überblick zur aktuellen Entwicklung der Dieselhybridbusse und der Elektrobusse zu erhalten, wird auf den Statusbericht der interdisziplinären „Arbeitsgruppe innovative Antriebe Bus“ (steht im RIS zur Verfügung) verwiesen.

Die VAG hat sich bereits frühzeitig mit alternativen Antrieben auseinandergesetzt und war Erprobungspartner des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderten

IDEAS-Projektes (Innovativer Diesel-Elektrischer Hybrid-Antrieb für Stadtbusse). Die Ergebnisse der Entwicklung sind in das seit 2012 verfügbare Serienmodell MAN Lion´s City Hybrid eingeflossen, von dem die VAG zwei Busse im Linienbetrieb einsetzt.

Die VAG testet regelmäßig neue Bustypen, so auch mit Hybrid- oder reinem Elektroantrieb, und befindet sich im Austausch mit anderen Verkehrsbetrieben. Die VAG ist einer der größten Betreiber von Erdgasbussen in Deutschland und setzt bei der Beschaffung derzeit auf bewährte, marktreife Antriebstypen mit umweltverträglichem Erdgas und Dieselbussen, die der strengen Euro 6 Norm entsprechen.

Aus Sicht der Verwaltung ist der Einsatz leiserer und umweltfreundlicher Antriebstechniken zu begrüßen. Unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen wäre eine Umstellung der Busflotte auf z.B. Hybridbusse mit einer erheblichen Kostenmehrung verbunden, die sich durch die geringe finanzielle Förderung und die Einsparung durch gesunkene Energiekosten derzeit nicht amortisieren würde.

Es wird auf die ausführliche Stellungnahme der VAG verwiesen.

Beschluss-/Gutachtenvorschlag:
entfällt, da Bericht

1a. Finanzielle Auswirkungen:

Nein

Ja

Noch offen, weil

Kosten:

noch nicht bezifferbar

Gesamtkosten	€	Folgekosten pro Jahr	davon pro Jahr		€
davon investiv	€	<input type="checkbox"/> begrenzter Zeitraum	Sachkosten		€
davon konsumtiv	€	<input type="checkbox"/> dauerhaft	Personalkosten		€

1b. Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen sind bereitgestellt:

Nein Abstimmung mit Stk (siehe Punkt 4) erforderlich

Ja Betrag: € Profitcenter / Investitionsauftrag:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

Nein

Ja im Umfang von Vollkraftstellen (weiter bei 2b)

2b. Deckung vorhanden:

Nein Abstimmung mit OrgA (siehe Punkt 4) erforderlich

Ja Stellen-Nr.

3a. Prüfung der Genderrelevanz durchgeführt:

Nein

Ja

3b. Geschlechterrelevante Auswirkungen:

- Nein**
 Ja:

4. Abstimmung ist erfolgt mit:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ref. I / OrgA | <input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag akzeptiert |
| | <input type="checkbox"/> keine Stellendeckung vorhanden |
| | <input type="checkbox"/> Einbringung in das Stellenschaffungsverfahren |
| <input type="checkbox"/> Ref. II / Stk | <input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag akzeptiert |
| | <input type="checkbox"/> keine Haushaltsmittel vorhanden |
| | <input type="checkbox"/> Ein Finanzierungsvorschlag ist noch zu erarbeiten |
| <input type="checkbox"/> RA (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen) | |
| <input type="checkbox"/> | |
| <input type="checkbox"/> | |
| <input type="checkbox"/> | |

II. **Herrn OBM**

III. **Ref. VI/Vpl**

Nürnberg,
Referat VI

(16169)