

<b>Stellungnahme</b>	Datum: 30.05.2017	
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus	
	bet. Senator/-in:	
Federführendes Amt: Amt für Verkehrsanlagen	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter: Mobilitätskoordinator		
<b>Förderung von Elektrobussen in Rostock</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.06.2017	Finanzausschuss	Kenntnisnahme
01.06.2017	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
14.06.2017	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

#### Sachverhalt:

Der beabsichtigte Einsatz von e-Bussen im Seebad Warnemünde ist in mehreren Plandokumenten der Hansestadt Rostock konzeptionell vorbereitet und im Grundsatz so auch von der Rostocker Bürgerschaft bestätigt worden:

- *Aktionsplan zur Förderung der Elektromobilität in der Hansestadt Rostock, Maßnahme A 5, Beschluss im März 2016*
- *Mobilitätsmanagementkonzept, Teilkonzept 4 Machbarkeitsstudie für ein alternatives elektromobilerorientiertes Verkehrskonzept für das Seebad Warnemünde, Beschluss vom 12.10.2016*

Im *Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ)*, welcher der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock voraussichtlich in der Septembersitzung zur Beschlussfassung vorgelegt werden wird, ist die Förderung der Elektromobilität in mehreren Zielen und Maßnahmen verankert. Somit wird deren Stellenwert in der Verkehrsplanung deutlich. Bereits im Rahmen des Kommunalen Mobilitätsmanagements wurde eine Elektromobilitätsstrategie erarbeitet, in der der Vorschlag für den Einsatz von Elektrobussen im Ortsteil von Warnemünde bereits näher untersucht wurde.

Dieser ist in der Maßnahme IM-8 des MOPZ näher erläutert. „Warnemünde mit seinen spezifischen touristischen Anforderungen stellt ein geeignetes Einsatzfeld für elektrische Busverkehre dar. Die damit verbundene Reduktion von Lärm und Luftschadstoffen dient der weiteren Verbesserung des Images als attraktiver Ort des Tourismus. Grundlegende Bedingungen und Voraussetzungen für den Einsatz von Elektrobussen in Warnemünde sind im Konzept kommunales Mobilitätsmanagement beschrieben und verschiedene Varianten entwickelt worden. Auf dieser Grundlage sollte ein Elektrobussenverkehr baldmöglichst aufgenommen werden, um dem innovativen Anspruch noch gerecht werden zu können.“

In der Maßnahme IM-4 heißt es weiter: „Die Stadt wird die Rostocker Straßenbahn AG weiterhin darin unterstützen Fahrzeuge mit innovativen Antriebstechniken im Stadtverkehr zu testen und somit für den potenziellen Dauereinsatz vorzubereiten.“

Insofern ist das Bestreben, welches in diesem Antrag untermauert werden soll, bereits im Mobilitätsplan Zukunft manifestiert und entspricht den Empfehlungen der Verwaltung.

Die RSAG begrüßt diesen Antrag, da er die konzeptionellen Ansätze zum Thema Elektromobilität unterstützt.

Nach heutigen Erkenntnissen können Elektrobusse eine garantierte Distanz von 200-250 km ohne Nachladung zurücklegen. Damit ist ein Einstieg in diese Zukunftstechnologie in Teilbereichen des Stadtverkehrs ohne aufwändige Ladeinfrastruktur außerhalb der Betriebshöfe möglich geworden.

Für die RSAG ist es auch wichtig, dass die Mitarbeiter insbesondere in der Instandhaltung schrittweise Erfahrungen mit dieser Zukunftstechnologie sammeln können, die in den kommenden Jahren mehr und mehr den Stadtverkehr bestimmen wird.

Allerdings bieten Elektrobusse heute noch nicht die hohe Zuverlässigkeit von Dieselnissen. Praxistests anderer Verkehrsbetriebe zeigen eine durchschnittliche Verfügbarkeit zwischen 50% und 80%. Um den täglichen Busbetrieb in gewohnter hoher Qualität zu gewährleisten, hat die Unternehmensleitung der RSAG entschieden, Elektrobusse nur in Ergänzung zur bestehenden Flotte zu beschaffen. Demzufolge stellen Elektrobusse eine zusätzliche Investition für die RSAG dar, die nicht im Rahmen des bestehenden Investitionsbudgets zu leisten ist. Die zur Verfügung stehenden Investitionsmittel werden zur Aufrechterhaltung des laufenden Geschäftes benötigt und bieten keinen Spielraum für zusätzliche Investitionen in Zukunftstechnologien.

Langfristig erwartete geringere Betriebskosten eines Elektrobussystems können die erheblich höheren Kapitalkosten in einem heutigen Pilotbetrieb noch nicht ausgleichen. Aus den aufgeführten Gründen kann die RSAG Elektrobusse nur beschaffen, wenn deren Investitionskosten zu mindestens 50% gefördert werden.

Zu beachten ist, dass die erforderliche Infrastruktur für das Laden der Elektrobusse ebenfalls zu beschaffen ist und damit in die wirtschaftliche und terminliche Betrachtung einzubeziehen ist.

Ohne Förderung ist aufgrund der erheblichen Mehrkosten der e-Busse ein wirtschaftlicher Betrieb (noch) nicht möglich.

Da die e-Bus-Förderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (40 % der Investitions-Mehrkosten) nicht ausreichend die Mehrkosten deckt, ist eine zusätzliche Landesförderung unabdingbar.

Bezug zum zuletzt beschlossenen Haushaltssicherungskonzept: keiner

Holger Matthäus