

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
- 66 -

Kassel, 26. August 2016
Frau Ehrenfried
Tel.: 61 60

Dezernat VI
Eing.: 26. Aug. 2016
Anl. *N2*

Stadtverordneten-Versammlung
Kassel
Eing. 21. SEP. 2016

- VI -

Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur direkten Überweisung an den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr am 7. September 2016

Berichterstatter: Fraktionsvorsitzender Dieter Beig; Vorlage-Nr.: 101.18.186

Einsatz von Elektrobussen im Kasseler Nahverkehr

1. Welche Erfahrungen wurden beim Einsatz des Elektrobusses im Rahmen des FREE-Projektes durch die KVG gewonnen?
2. Wie beurteilt der Magistrat vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen die Einsatzmöglichkeit von Elektrobussen für den öffentlichen Nahverkehr der Stadt Kassel?
3. Gibt es einen Erfahrungsaustausch mit anderen Städten, die bereits Elektrobusse einsetzen, z. B. Hannover oder Hamburg?

Die KVG nimmt als Projektpartner vom Modellprojekt FREE und in ihrer Zuständigkeit als lokaler Aufgabenträger zu den Fragen folgendermaßen Stellung:

„zu 1.: Zentraler Schwerpunkt des E-Bus-Tests im Rahmen des Projekts FREE waren Einsatz- und Alltagstauglichkeit von Elektrobussen im städtischen Busverkehr sowie der wirtschaftliche Vergleich von batteriegetriebenen Elektrobussen und Bussen mit konventionellem Dieselantrieb.

Wichtige Fragen lauteten: Inwieweit ist ein Elektrobus schon heute den Anforderungen des Liniensalltags gewachsen? Unter welchen Voraussetzungen kann ein Elektrobus seinen „Energiekostenvorteil“ so ausspielen, dass ein Einsatz für ein Verkehrsunternehmen betriebswirtschaftlich interessant wird? Welche Rahmenbedingungen sind zu schaffen?

Der Einsatz erfolgte zunächst auf der Linie 16, die die Innenstadt mit den Freizeitzielen in der Karlsaue verbindet. Hierbei kam es weder zu Reichweitenproblemen noch zu Schwierigkeiten im Zusammenhang mit den zu bewältigenden Steigungen. Bei einem zunächst vorsichtig auf ca. 100 km begrenzten Tagespensum wurde ohne Zwischenladung weniger als die Hälfte der Batteriereserve verbraucht, so dass der Einsatz in einem zweiten Schritt auf ca. 200 km am Tag ausgeweitet werden konnte. Damit nähert sich der E-Bus ohne Zwischenladung schon heute für einige Linien der benötigten Laufleistung an.

strukturkostenhilfe. Die KVG erhält direkt oder indirekt aus allen genannten Finanzierungsinstrumenten Mittel.

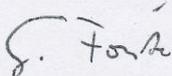
Infrastrukturvorhaben werden, sofern sie der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen dienen, durch Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bzw. dem Entflechtungsgesetz gefördert. Diese werden ergänzt durch Mittel aus dem Finanzausgleichsgesetz. Diese Mittel werden von der KVG für Haltestellenentwicklung, Fahrgastinformation, Neubau von Tramstrecken etc. genutzt. Bis Anfang der 2000er Jahre konnten diese Mittel auch für die Finanzierung von Neufahrzeugen (Trams und Busse) beantragt werden. Diese Fördermöglichkeit existiert aber in Hessen – im Gegensatz zu anderen Bundesländern – nicht mehr.

Hinzu kommen Fördermittel für Forschungsprojekte, die zuletzt für die beiden Projekte FREE (Elektromobilität, Entwicklung multimodaler Angebote) und Sintropher (Internationaler Erfahrungsaustausch zu Tram-Trainsystemen, wie etwa der RegioTram) genutzt wurden.“

20. Wie ist der derzeitige Stand der geplanten Fortschreibung des Konsolidierungsvertrags mit der KVG?

Stellungnahme KVG:

„Die Fortschreibung des Konsolidierungsvertrages wird derzeit zwischen der KVG und dem Beteiligungsdezernat verhandelt.“



Dr. Georg Förster