

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Gunnar Lindemann (AfD)**

vom 22. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juli 2019)

zum Thema:

**Buslinie 300**

und **Antwort** vom 14. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Aug. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Gunnar Lindemann (AfD)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 20 362**  
**vom 22. Juli 2019**  
**über Buslinie 300**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist jedoch bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie hoch ist die tägliche Anzahl der Fahrgäste, die auf der Strecke der geplanten E-Buslinie 300 bisher von anderen Buslinien befördert werden?

Antwort zu 1:

Bei der Verkehrserhebung 2016 wurden an Schultagen folgende Fahrgastzahlen (Querschnittsbelastung) für den Streckenverlauf der Linie 300 ermittelt:

Potsdamer Platz (Buslinien M48, M85, 200): ca. 14.000 Fahrgäste pro Tag

Wilhelmstraße (Buslinie 200): ca. 5.000 Fahrgäste pro Tag

Unter den Linden (Buslinien 100, 200, TXL): ca. 21.000 Fahrgäste pro Tag

Grunerstraße (Buslinie 248): ca. 3.000 Fahrgäste pro Tag

Holzmarktstraße (Buslinie 248): ca. 1.000 Fahrgäste pro Tag.

Da auch künftig, insbesondere im Bereich Potsdamer Platz und Unter den Linden Überlagerungen mit anderen Buslinien bestehen, werden nicht alle der oben genannten Fahrgäste die Linie 300, sondern auch weiterhin parallel verkehrende Linien wie 100, 200, M48 oder M85 nutzen.

Frage 2:

Wie unterscheidet sich die Transportkapazität bisheriger auf dieser Strecke eingesetzter Dieselsebusse von der Transportkapazität der E-Busse auf der neuen Linie 300?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Aufgrund der neuen Linienführungen ist ein direkter Vergleich zu bestehenden Linien nicht möglich. Die Fahrgastkapazität der E-Busse entspricht der von vergleichbaren 12 m langen Eindecker-Bussen mit Dieselantrieb.“

Je nach Streckenabschnitt kommt es im Vergleich zu den bisher eingesetzten Bussen zu einer Erhöhung oder Verminderung der Platzkapazität. Eine Kapazitätsausweitung erfolgt insbesondere zwischen Alexanderplatz und Warschauer Straße, da dort die Linie 300 in einem dichteren Takt als die bisherige Linie 248 verkehrt. Sofern auf der Linie 300 12-Meter-Elektro-Busse eingesetzt werden, kommt es im Bereich Unter den Linden und Wilhelmstraße zu einer Kapazitätsreduzierung im Vergleich zu der dort bisher meist mit Gelenkbussen oder Doppeldeckern verkehrenden Linie 200.

Frage 3:

Wieviele E-Busse werden auf der Linie 300 zum Einsatz kommen?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Auf der Linie 300 werden bis zu 11 E-Busse gleichzeitig eingesetzt.“

Frage 4:

In welchem Takt werden die Busse fahren?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Linie verkehrt tagsüber alle 10 Minuten, sowie früh morgens und spät abends alle 20 Minuten.“

Frage 5:

Wieviele Ladestationen werden auf der Linie 300 installiert?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG sieht eine Aufladung der E-Busse der Linie 300 auf dem Betriebshof Indira-Gandhi-Straße vor.“

Es handelt sich um sogenannte Depotlader, siehe hierzu auch die Antwort des Senats auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/16108.

Frage 6:

Welche Gesamtkosten entstanden für die Anschaffung der Busse?

Frage 7:

Welche Gesamtkosten entstanden für die Anschaffung und den Bau der Ladestationen?

Antwort zu 6 und zu 7:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Gesamtkosten lassen sich nicht auf eine einzelne Linie herunterbrechen.“

Frage 8:

Wie lange, bzw. wieviel Touren (einfache Fahrt) kann ein E-Bus mit einer Batterieladung fahren?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Zurzeit plant die BVG eine Betriebszeit von bis zu 15 Stunden am Stück ohne Zwischenladung für die E-Busse auf der Linie 300. Die Betriebszeit wird sukzessive ausgebaut.“

Frage 9:

Wie lange dauert die Aufladung einer Batterie?

Antwort zu 9:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Zum vollständigen Aufladen der Batterien werden derzeit circa maximal vier Stunden benötigt. Die neue Generation an Ladesäulen, die 2020 implementiert wird, reduziert die Ladezeit voraussichtlich um die Hälfte.“

Frage 10:

Wie unterscheiden sich die laufenden Kosten (Treibstoff, Wartung) durch den Betrieb der E-Buslinie 300 gegenüber dem bisherigen Betrieb mit Dieselbuslinien?

Antwort zu 10:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Da es sich bei den auf der Linie 300 einzusetzenden Elektrobussen um für die BVG neue Fahrzeugtypen handelt, können wegen der Einführungsphase noch keine validen Aussagen zu den tatsächlichen Energie- und Wartungskosten getroffen werden.“

Frage 11:

Wie beurteilt die BVG die Wirtschaftlichkeit der E-Buslinie 300 gegenüber der bisherigen Dieselbuslinien?

Antwort zu 11:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Ziel ist es, einen lokal emissionsfreien öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) abzubilden. Vor diesem Hintergrund ist ein Wirtschaftlichkeitsvergleich zwischen Elektro- und Dieselbussen nicht zielführend.“

Frage 12:

Wie beurteilt der Senat die Wirtschaftlichkeit der E-Buslinie 300 gegenüber den bisherigen Dieselbuslinien?

Antwort zu 12:

Der Senat hat auf Basis der Vorgaben des Mobilitätsgesetzes und des Nahverkehrsplans des Landes Berlin mit der BVG eine Hochlaufstufe Elektromobilität vereinbart. In diesem Rahmen hat die BVG bislang den Zuschlag für die Anschaffung von in diesem Zusammenhang relevanten 120 E-Bussen (Depotlader, 12 Meter-Länge, Eindecker) vereinbart, für die eine Lade- und Werkstattinfrastruktur auf dem Betriebshof Indira-Gandhi-Straße eingerichtet wurde und wird. Die E-Busse sollen nach den Planungen der BVG möglichst häufig fahren und werden daher auf verschiedenen Linien dieses Betriebshofes zum Einsatz kommen. Hierzu zählt auch die Linie 300.

E-Busse haben im Vergleich zu Dieselbussen derzeit noch deutlich höhere Investitionskosten, sowohl hinsichtlich des Fahrzeuganschaffungspreises als auch in Bezug auf die anzuschaffende beziehungsweise neu einzurichtende Lade- und Werkstattinfrastruktur. Der Senat geht davon aus, dass den höheren Anschaffungskosten fahrzeugspezifisch geringere Unterhaltskosten gegenüberstehen, siehe hierzu auch die Antwort des Senats auf die Drucksache 18/17601, Frage 3.

Berlin, den 14.08.2019

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz