



E-Mobilität im Personennahverkehr in der Region Hannover

Anfrage des Regionsabgeordneten Dietmar Friedhoff vom 01. März 2023

Organisationseinheit:
Dezernat IV

Datum
02.03.2023

Sachverhalt

„Die Region Hannover hat einen neuen Verkehrsentwicklungsplan vorgestellt, dessen Ziel es ist, den Autoverkehr in Hannover bis zum Jahr 2035 um die Hälfte zu reduzieren. Die Initiative solle dazu beitragen, den Verkehr sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten, während gleichzeitig die Lebensqualität in der Region erhöht werde.“

(https://www.t-online.de/region/hannover/id_100126680/hannover-will-auto-verkehr-bis-2035-um-die-haelfte-reduzieren.html)

Nach Angaben der ÜSTRA sollen bis 2023 insgesamt 48 Elektrobusse für die Region Hannover angeschafft werden.

(<https://e-linie.uestra.de/mein-e-bus/>)

Nach Meinung des Fragestellers sind die jüngsten Ereignisse, die durch Brände in ÜSTRA-Bussen in der Region verursacht wurden, besorgniserregend.

(<https://www.haz.de/lokales/hannover/bus-brand-am-brabrinke-in-hannover-wulfel-ad9acfb7-fc06-4b51-ad37-f760c7cec649.html>)

Fragen:

1. Hat die Verwaltung Informationen darüber, wieviel Elektrobusse die ÜSTRA seit 2019 bis zum Jahr 2023 angeschafft hat? (bitte nach Jahren aufschlüsseln)

Antwort:

Kalenderjahr der Auslieferung	Solobusse (12m)	Gelenkbusse (18m)	Summe
2019	4	-	4
2020	11	4	15
2021	2	7	9
2022	13	7	20
Summe	30	18	48

2. Wieviel dieser Elektrobusse befinden sich derzeit im Einsatz der ÜSTRA?

Antwort:

Alle 48 Elektrobusse haben eine Linienzulassung. Die Stadtbuslinien 100, 200 und 121 sind komplett elektrifiziert.

3. Hat die Verwaltung Informationen darüber, wieviel dieser Elektrobusse seit 2019 durch Brände beschädigt/zerstört worden sind? Wenn ja, was waren die Gründe für diese einzelnen Brände und was für ein Ausmaß hatten diese Brände? (bitte nach Jahren aufschlüsseln)

Antwort:

Im Jahr 2021 kam es zu einem Brand auf dem Busbetriebshof Mittelfeld. Dabei wurden fünf Elektrobusse von insgesamt neun Bussen zerstört. Eine Brandursache konnte nicht festgestellt werden. Es konnte allerdings vom Gutachter ausgeschlossen werden, dass elektrobusspezifische Komponenten die Brandursache waren.

4. Welche Informationen hat die Verwaltung darüber, ob Versicherungen für diese Schäden aufgekommen sind? Wenn ja, welche Versicherungen, wie hoch waren die einzelnen Schadenssummen, wie hoch waren die übernommenen Versicherungsleistungen?

Antwort:

Für die fünf zerstörten E-Busse sind zwei Versicherungen aufgekommen:

- Kfz-Kasko - Zeitwert unter Berücksichtigung von Selbstbehalten
- Feuer-Differenzversicherung für Kraftomnibusse (Differenz zwischen Neu- und Zeitwert bei Busse älter als 4 Jahre) - Wiederbeschaffungswert unter Berücksichtigung von Fördermitteln.

„Gesamt“-Abrechnung basierend auf Ersatz-bzw. Wiederbeschaffungswerten:

- Ersatz- bzw. Wiederbeschaffungswert insges. = 3.020 Tsd. €
- Zahlungen durch Kfz-Kasko = 2.552 Tsd. €
- Zahlung durch Feuer-Differenzversicherung = 323 Tsd. €
- Fördergelder = 20 Tsd. €
- Verbleibender Liquiditätsabfluss bei ÜSTRA- = 125 Tsd. €

5. Hat die Verwaltung Informationen darüber, ob bei diesen Bränden Menschen zu Schaden gekommen sind?

Antwort:

Es sind keine Personen zu Schaden gekommen.

6. Hat die Verwaltung Informationen darüber, wieviel dieser E-Busse seit 2019 durch Kälte in den Wintermonaten ausgefallen bzw. den Betrieb einschränken mussten? Hatten diese Einschränkungen Einfluss auf Fahrstrecken und/oder Fahrzeiten? Wenn ja, in welcher Form und welchem Ausmaß? (bitte nach Jahren aufschlüsseln)

Antwort:

Ausfälle von E-Bussen der ÜSTRA in den Wintermonaten sind der Verwaltung nicht bekannt.

7. Gibt es ein Entsorgungskonzept für die Akkus der E-Busse? Wenn ja welches, wenn nein warum nicht?

Antwort:

Für die Batterien aus den Elektrobussen gibt es mehrere Möglichkeiten der Weiterverwendung. Aktuell steht primär die Weiterverwendung im Gleichrichterwerk (GUW+) zur Speicherung von Bremsstrom im Fokus. Weitere mögliche Einsatzmöglichkeiten bieten sich im Bereich von PV-Anlagen als Speicher sowie auch auf den Maschseebooten für den Antrieb. Batterien die aufgrund der Alterung nicht mehr verwendet werden können, werden dem Batterierecycling zugeführt.

8. Wie prüft die Region Hannover bzw. die ÜSTRA Ihre Sorgfaltspflicht, bedingt durch das Lieferkettengesetz, dass keine Rohstoffe für den Bau von Elektrobussen benutzt werden, die aus Kriegsgebieten kommen und/oder durch Kinderarbeit gefördert wurden, wie zum Beispiel aus dem Osten DR Kongo und Ruanda?

Antwort:

Die ÜSTRA befindet sich bei der Beschaffung von Elektrobussen im Bereich von EU weiten Ausschreibungen. Die aktuellen Elektrobusse stammen von Mercedes. Neben der ÜSTRA muss natürlich auch Mercedes das Lieferkettensorgfaltspflichten Gesetz einhalten (siehe auch die zwei Links).

<https://group.mercedes-benz.com/nachhaltigkeit/menschenrechte/zertifizierte-rohstoffe-und-weniger-kobalt-in-zukuenftigen-batteriezellen.html>

<https://group.mercedes-benz.com/nachhaltigkeit/menschenrechte/lieferkette/kobalt.html>

Die ÜSTRA hat seit dem 01.01.2023 einem Menschenrechtsbeauftragten bestellt, der sich gemeinsam mit der Einkaufsleitung um die erforderlichen Maßnahmen zu Einhaltung der Regularien aus dem Lieferkettensorgfaltspflichten Gesetz kümmert. Weiterhin verfügt die ÜSTRA über ein Qualitäts- und Umweltmanagementsystem bei dem Lieferanten systematisch überprüft werden.

Anlage/n

Keine