

Protokoll Forum Nahverkehr 02.05.2023 – Gruppe Angestrebte Klimaschutzwirkung

Vortragende: Fabien Laurent (CNB), Kerstin Schmidt (CNB)

Protokoll: Jona Liebler (CNB)

- > **Wortmeldung BVG:** Im Ergebnis sieht man, dass die Klimaschutzziele für den Verkehrssektor laut der Betrachtung nicht erreicht werden. Der U-Bahn-Ausbau kann aus Sicht von Herrn Dethloff einen Beitrag leisten. Der Bau einer U-Bahn Infrastruktur verursacht hohe Emissionen, dem stehen jedoch als Vorteil deutlich größere Kapazitäten und eine höhere Geschwindigkeit als bei der Straßenbahn entgegen. Damit könnte der U-Bahn-Ausbau für die Verkehrswende auch einen erheblichen Beitrag leisten. Dieser Aspekt sollte in der Abwägung betrachtet werden. Nach Einschätzung von Herrn Dethloff würde dies die höheren Emissionen beim Bau rechtfertigen. Hinzukommt eine lange Haltbarkeit von U-Bahn-Tunneln und den als gering eingeschätzten Aufwand beim Unterhalt: Erfahrungsgemäß werden an Straßenbahnstrecken öfter Bauarbeiten und Sperren nötig als bei U-Bahn-Tunneln.
 - > **Einwürfe zur Wortmeldung:**
 - > CNB bestätigt, dass das Ziel der Untersuchung für den Nahverkehrsplan ist, die Emissionen des Baus von Verkehrsinfrastruktur im Verhältnis zu setzen und eine ganzheitliche Betrachtung inkl. der möglichen Vorteile (z.B. Verkehrsleistung) zu ermöglichen.
 - > Weitere Aspekte in Bezug auf den U-Bahn-Ausbau werden von den Teilnehmenden in der Diskussion eingebracht:
 - Der hohe zeitliche Vorlauf beim Neubau von U-Bahn (10 bis 15 Jahre) wurde als problematisch benannt, um rechtzeitig die Zielerreichung in Hinblick auf den Klimaschutz (z.B. Ziele für 2030) und die Verlagerungen im Modal Split positiv zu beeinflussen. Allerdings gilt dies auch in Teilen für andere Verkehrsträger wie die Tram.
 - Die hohen Kosten von U-Bahn-Strecken auch für den Bau, Unterhalt und die Instandsetzung werden als weitere kritische Punkte benannt.
- > **Wortmeldung:** Ist ein einheitliches Ladekonzept bei E-Bussen vorgesehen?
 - > **Antwort CNB:** Die aktuell im Bestand der BVG befindlichen Standardbusse werden per Ladestecker im Betriebshof geladen. Siebzehn Gelenkbusse können zudem auch per Pantograph an Endstellen geladen werden. Der Ladevorgang bei E-Bussen soll zukünftig einheitlich durch Dachpantografen erfolgen. Das Laden mittels Pantografen ermöglicht einen schnellen und einfachen Ladevorgang und kann sowohl im Depot als auch an Endstellen erfolgen, soweit die dafür nötige Infrastruktur errichtet wird.
- > **Wortmeldung:** Bis wann werden die Standards für die Ladeinfrastruktur festgelegt?

- **Antwort CNB:** Der nächste Nahverkehrsplan wird Mindeststandards angeben, die den aktuellen Stand der Technik abbilden, um eine Interoperabilität der Ladeinfrastruktur zu ermöglichen. Bei Bedarf, zum Beispiel im Fall wesentlicher technischer Entwicklungen, können diese Standards weiterentwickelt werden.
- **Wortmeldung:** Gibt es einen Austausch mit umliegenden Landkreisen zum Thema Ladeinfrastruktur. Gibt es Rückmeldungen?
 - **Antwort CNB:** Austausche zwischen den Aufgabenträgern finden statt, zum Beispiel in den vom VBB organisierten Arbeitsgruppen AG Aufgabenträger. Berlin hat in diesem Kontext schon über seine Strategie und technische Anforderungen berichtet. Auch die BVG befindet sich mit den umliegenden Verkehrsunternehmen in Austausch.
- **Einwürfe zur Wortmeldung aus dem Kreis der Teilnehmenden:**
- Es besteht die Gefahr, dass Ladeinfrastrukturen doppelt gebaut werden müssen, weil unterschiedliche Verkehrsbetriebe auf unterschiedliche Ladeinfrastruktur setzen könnten.
- Der Nahverkehrsplan ist in Teilen auch ein politisches Papier und sollte dazu Stellung beziehen.
 - **Antwort CNB:** Genau solche Fälle sollen durch Standards und Austausche zwischen Aufgabenträgern sowie Verkehrsunternehmen vermieden werden. In Bezug auf die Umstellung auf alternative Antriebe sind umliegende Landkreise aus Sicht des Berliner AT derzeit mehrheitlich nicht so weit im Planungsprozess fortgeschritten wie das Land Berlin und das von ihm beauftragte Verkehrsunternehmen BVG. Konkrete Bedarfe an Ladeinfrastruktur auf Berliner Gebiet durch andere Landkreise wurden bislang nicht gemeldet, jedoch hat Berlin Gesprächsbereitschaft im Bedarfsfall kommuniziert. Berlin verfolgt das Ziel, dass auch Buslinien des Stadt-Umland-Verkehrs bis 2030 auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden.
- **Wortmeldung:** Nicht jede Endstelle wird zunächst über eine elektrische Ladevorrichtung verfügen. Die daraus folgende Zentralisierung geht mit Herausforderungen für die Organisation des Verkehrsbetriebs einher. Eine Einschränkung einer Endstelle mit elektrischer Ladevorrichtung, durch beispielsweise eine Baustelle, würde dann den Verkehrsbetrieb im Vergleich stärker beeinflussen.
 - **Einwurf zur Wortmeldung aus dem Kreis der Teilnehmenden:** Die Einführung der Ladeinfrastruktur manifestiert einen Status Quo bzgl. der Linienführung, da die Lage der Ladevorrichtungen entlang der bestehenden Linienführung geplant ist. Für den Störfall werden Rückfallebenen mitgedacht.
- **Wortmeldung:** Was wären die Konsequenzen, sollte das Dekarbonisierungsziel nicht eingehalten werden?
 - **Antwort CNB:** Nach § 26 MobG soll die Umstellung des ÖPNV auf alternative Antriebe bis 2030 umgesetzt werden. Das Mobilitätsgesetz sieht keine Sanktion vor.
- **Frage eines Teilnehmers:** Werden die E-Busse bis 2030 immer noch teurer sein als die Dieselbusse?
 - **Antwort CNB:** Die technischen Eigenschaften der E-Busse haben sich in der Vergangenheit deutlich verbessert. Der Preis eines E-Busses bleibt bisher doppelt so

hoch wie der eines Dieselmotors, aber die Leistungsfähigkeit der Batterien hat sich deutlich verbessert.

- **Wortmeldung einer Teilnehmerin:** Wird beim Thema CO₂ Emissionen beim Infrastrukturbau die gesamte Lebensdauer betrachtet oder der Zeithorizont bis 2030?
- **Antwort CNB:** Die gesamte Lebensdauer wird berücksichtigt und die Werte werden pro Personenkilometer berechnet.