

## **GSV: Alternative Antriebe für Busse sind sauber, aber teuer**

Praxistauglichkeit zurzeit nur im innerstädtischen Bereich gegeben.

Bisher von der Öffentlichkeit wenig beachtet: Gemäß einer EU-Richtlinie (Clean Vehicles Directive) müssen öffentliche Beschaffer bis 2025 bei Neuanschaffungen einen Anteil von 45% an als sauber definierten Bussen (alles außer Benzin und Diesel, davon mindestens 50% mit Null-Emission) erreichen, bis 2030 steigt die Vorgabe auf 65%.

Das GSV Forum „Alternative Antriebe im ÖV“ ging der Frage nach, welche Herausforderungen die Umsetzung dieser Richtlinie für die betroffenen Verkehrsunternehmen bringt. Welche Kosten entstehen, wer trägt diese, wie schaut es mit der Praxistauglichkeit der Busse mit alternativen Antrieben aus?

Das Resümee des hochrangig besetzten Podiums: Die Umsetzung der Richtlinie wird jedenfalls hohe zusätzliche Kosten verursachen, die Praxistauglichkeit von rein batterieelektrischen größeren Bussen (z.B. für den Regionalverkehr) ist derzeit nicht gegeben.

**Hans-Jürgen Salmhofer**, BMVIT, wies aber auch auf die Chancen für zusätzliche Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Österreich hin, die mit dem Klimaschutz verbunden sind. Und: „Die Notwendigkeit des Klimaschutzes ist im Bewusstsein der Bevölkerung angekommen.“ Das Potential für CO<sub>2</sub>-Reduktion im Kraftfahrlinienverkehr ist jedenfalls gegeben: In Summe fahren die 5.400 Busse 250 Millionen Kilometer pro Jahr und emittieren dabei etwa 180.000 Tonnen CO<sub>2</sub>. Von den derzeit weltweit in Betrieb befindlichen 425.000 e-Bussen fahren allerdings 421.000 in China.

„In China heißt die Devise: Stückzahlen, Stückzahlen und nochmals Stückzahlen!“, weiß **Truls Thorstensen**, EFS Consulting. „Notfalls müssen entsprechende staatliche Förderungen her, um diese hohen Stückzahlen zu erreichen.“ Dabei setzt China im Bereich der Dekarbonisierung überraschenderweise nicht auf staatliche Planung, sondern lässt die Wege für die Technologieentwicklung offen. Norwegen hat sich das Ziel gesetzt, das erste Land zu sein, bei dem der Verkehr vollelektrifiziert ist. Ab 2025 dürfen dort keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr verkauft werden, ab 2040 müssen auch alle derzeitigen Kurzflugstrecken elektrisch absolviert werden.

**Günter Steinbauer**, Wiener Linien, betonte die jetzt schon gegebene Umweltfreundlichkeit der Öffis: „Der ÖV hat in Wien einen Anteil von 40%, trägt zum ökologischen Fußabdruck aber nur 1% bei. Beim Individualverkehr sind es 27 bzw. 99%!“ Vorrangig wäre daher, dass möglichst viele Verkehrsteilnehmer auf Öffis umsteigen, auch wenn diese noch mit Diesel fahren. Man sollte dieses Umsteigen nicht mit höheren Ticketpreisen behindern. „Und am Ende des Tages zahlt der Bürger entweder über höhere Steuern oder höhere Ticketpreise die Kosten der Umstellung der Busse auf alternativen Antrieb. Zurzeit verteuert sich dadurch der gefahrene Kilometer auf das Dreifache.“ Außerdem sei noch keine

zufriedenstellende Lieferfähigkeit der Industrie gegeben. Die EU-Richtlinie nennt Steinbauer deshalb „überhastet“.

Auf die Kostensituation bei alternativ angetriebenen Bussen ging auch **Thomas Duschek** vom ÖBB-Postbus ein. Die deutlich höheren Investitionskosten für Elektrobusse führt Duschek teilweise auf die zurzeit noch geringe Nachfrage in Europa zurück. Diese wird sich insbesondere durch die Clean Vehicles Directive der EU schlagartig erhöhen, was aber den Preis der Fahrzeuge voraussichtlich noch längere Zeit nicht reduzieren wird. Für die Schaffung der notwendigen Infrastruktur für Wasserstoff und E-Fahrzeuge fordert Duschek einen österreichweit geltenden Masterplan.

**Robert Schmied** von der Grazer Energieagentur zeigte sich zwar optimistisch, konzidierte aber, dass für Busse 400 km Strecken pro Tag rein batterieelektrisch noch nicht möglich sind. Graz teste deshalb neben batterieelektrischen Bussen auch Busse mit Brennstoffzellen, denn realistischerweise werde es wohl immer mehrere Antriebstechnologien nebeneinander geben. Dazu kommt, dass die Lade- und Betankungsmöglichkeit aus logistischen Gründen auf oder zumindest nahe der Busstrecke liegen muss, was im Zusammenhang mit Stadtbild und Sicherheit eine zusätzliche Herausforderung ist.

Das weiterhin notwendige Nebeneinander von konventionellen und alternativen Antrieben betonte auch **Michael Reinbacher** vom Verkehrsverbund Ost-Region (VOR): „Wir werden weiterhin auch mit Dieselnüssen fahren müssen - alles andere ist eine Illusion!“ Aber: Jeder Bus, und sei es einer mit Diesel, ist besser als 40 private Pkw.

**Mario Rohrer**, Generalsekretär der GSV, forderte Technologieoffenheit: „Keine derzeit am Markt befindliche Antriebstechnologie darf am Weg zu einem dekarbonisierten Verkehr voreilig ausgeschlossen werden.“ Und: „Die ÖV-Betreiber dürfen bei dieser kostenintensiven Umstellung nicht allein gelassen werden.“

Fotos zu dieser Veranstaltung unter: [http://www.gsv.co.at/?page\\_id=172](http://www.gsv.co.at/?page_id=172)

Rückfragehinweis  
Dipl.-Ing. Mario Rohrer  
Generalsekretär  
GSV – Die Plattform für Mobilität  
Mobil: 0660 613 1200  
mario.rohrer@gsv.co.at

28.6.2019