

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

ANFRAGE

10.11.2016

Renaissance des O-Busbetriebs – im Zeichen der Elektromobilität auch ein Modell für München?

In den 50er und 60er Jahren gab es im Münchner Südwesten einen O-Busbetrieb, der 1966 aus Rentabilitätsgründen eingestellt wurde, weil der Treibstoff und die Fahrzeugbeschaffung bei Dieselfahrzeugen billiger war, als ein eigenes elektrisches System zu betreiben.

Zwischenzeitlich ist Elektromobilität in aller Munde und wird als Zukunftstechnologie gesehen. Dabei wird allerdings in München hauptsächlich an batteriebetriebene Fahrzeuge gedacht. In einigen deutschen und auch europäischen Städten, wie Solingen, Esslingen, Salzburg, Linz, Zürich, Bern, Rom, Mailand, Lyon und Nancy, sowie im gesamten europäischen Osten gibt es bis heute ausgedehnte, gut funktionierende O-Busnetze, die die Städte von zusätzlichen Dieselabgasen bewahren.

In Schweden und auch in Asien gibt es Überlegungen und auch schon eine Teststrecke, LKW's auf Fernstrecken mit Strom aus einer Oberleitung zu versorgen und damit einerseits die Transportkosten zu senken, andererseits die Umwelt zu entlasten. Besonders in unseren westeuropäischen Nachbarländern Österreich, Italien, Frankreich und Schweiz sowie in Schweden, den USA und Saudi-Arabien laufen technologisch ausgereifte Systeme auf dem neuesten Stand.

Es wäre mehr als eine Frage wert, zu prüfen, ob sich nicht ein Einsatz auch in München wieder, unter verschiedenen Gesichtspunkten rechnen würde und ob auch darauf aufbauende fortschrittliche Technologien, wie ein netz- und batteriebetriebenes Fahrzeug eine gute Alternative zum Dieselbus auf bestimmten Strecken der Stadt wäre.

Ich frage deshalb den Oberbürgermeister:

1. Wurde von der Stadt und der MVG in jüngerer Zeit wieder geprüft, ob sich aus dem Einsatz von O-Bussen im Münchner Bus-Netz betrieblicher und ökologischer Nutzen ziehen ließe?
2. Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

3. Laut Angaben von österreichischen und schweizer O-Busbetreibern, rechnet sich der Einsatz der Elektrobusse, trotz Unterhalt des Fahrleitungsnetzes, gegenüber dem Einsatz von konventionellen Dieseln, sieht das die Stadt auch so, bzw. hat die Stadt sich die aktuellen Daten der großen europäischen Netzbetreiber von modernen O-Busnetzen einmal angesehen?
4. In Frankreich, China, Italien, Schweden, Saudi-Arabien, Spanien, Türkei und den USA sind erst jüngst neue O-Busnetze in Betrieb gegangen. Gibt es von dort schon neue Erkenntnisse, ob sich die betriebswirtschaftlichen und ökologischen Erwartungen erfüllt haben?
5. Die Fahrzeughersteller und die Elektroindustrie können zwischenzeitlich moderne Fahrzeuge herstellen, die sowohl im Oberleitungsbetrieb, als auch batteriebetrieben Strecken bedienen können, die nicht durchgängig mit Oberleitungen versehen sind und so auch in städtebaulich sensiblen Gebieten eingesetzt werden können. Wäre so ein elektrisches Fahrzeug nicht eine gute Option auch für München, so z.B. auf der Buslinie, die den Englischen Garten quert?
6. Verfolgen die Stadt und ihre Stadtwerke auch die Versuche, z.B. in Schweden,
7. LKW's mit modernster Elektronik auf Fernstrecken elektrisch zu betreiben, um so den Energieverbrauch zu minimieren und einen großen Beitrag für die Luftreinhaltung zu leisten?
8. Wenn ja, welche Schlüsse ziehen Stadt, SWM und MVG daraus für München?
9. Wenn nein, warum werden neue oder wieder aktuell interessant gewordene, umweltfreundliche Technologien nicht ständig auf ihre mögliche Umsetzbarkeit für unsere Stadt geprüft?
10. Sieht das Planungs- und Umweltreferat im Zuge des Ausbaus der Elektromobilität in München, auch um stark abgasbelastete Straßenzüge zu entlasten, einen Nutzen in O-Busssystemen?

Richard Quaas, Stadtrat