

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Ansgar Schledde (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung

**Einsatz von Hybrid-, Elektro- und Wasserstoffbussen im ÖPNV in Niedersachsen (Teil 2)**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Ansgar Schledde (AfD), eingegangen am 31.01.2023 - Drs. 19/458  
an die Staatskanzlei übersandt am 02.02.2023

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 03.03.2023

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Ein Linienbus der Firma ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe fing am 23.01.2023 während einer innerstädtischen Fahrt Feuer und brannte aus. Der Fahrer bemerkte den ausbrechenden Brand noch rechtzeitig und konnte sich und die Fahrgäste in Sicherheit bringen.<sup>1</sup> Der Busbrand ereignete sich unmittelbar vor einem Supermarkt und einer Kunststoff-Fabrik, deren Fassade ebenfalls Feuer- und Hitzeschäden erlitt. Bei dem Fahrzeug handelte es sich um einen hybriden Gelenkbus mit Diesel-Elektro-Antrieb.

Wie die HAZ am 25.01.2023 berichtete, kam es seit 2009 allein in der Region Hannover zu zehn ähnlichen Bränden, sowohl in Fahrzeugen als auch in Fahrzeughallen. Das größte Feuer mit einer Schadenshöhe von 4,8 Millionen Euro ereignete sich am 05.06.2021 in einem Bus-Depot der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft. Damals brannten neun Busse aus: fünf Elektrobusse, zwei Hybridbusse, ein Diesellbus und ein Reisebus. Die Löschung und anschließende Untersuchung der Brandursache gestaltete sich schwierig, weil von den brennenden Batterien eine hohe Wärmestrahlung ausging. Zudem war die Lade-Infrastruktur zerstört und die Halle zunächst einsturzgefährdet. Nur Regen verhinderte schlimmere Brandfolgen.

Wiederholt kam es auch im übrigen Deutschland zu Bränden von Elektrobussen. In Stuttgart, Regensburg und München wurden Elektrobusse zeitweilig außer Betrieb genommen.

Die ÜSTRA gibt auf ihrer Website an, in ihrer Busflotte insgesamt 80 Hybridbusse der Hersteller Solaris und MAN zu unterhalten, die HAZ spricht von 97 Bussen. Auch andere Verkehrsbetriebe in Niedersachsen betreiben Hybrid- und Elektrobusse, u. a. in Braunschweig, Verden, Osnabrück und Goslar, Planungen bestehen auch für Holzminden.

Das niedersächsische Verkehrsministerium verlängerte im Jahr 2022 die Förderung für die Anschaffung von Omnibussen mit alternativen Antriebstechnologien im ÖPNV, mit einem Planungszeitraum bis 31.12.2026.

---

<sup>1</sup> Bericht der HAZ vom 24.01.2023, <https://www.haz.de/lokales/hannover/feuerwehreinsatz-in-hannover-wuelfel-bus-der-uestra-brennt-am-brabrinke-XKMDPECF4BFX7L7W4WMKHEICEM.html>

**1. Welche Verkehrsbetriebe des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs in Niedersachsen haben Elektro-, Hybrid-, Erdgas- oder Wasserstoffbusse im Einsatz (bitte Auflistung mit Angabe der Stadt bzw. Region, Name des Unternehmens sowie Anzahl der Fahrzeuge nach Hersteller und Antriebsform)?**

Die Landesregierung hat nur Erkenntnisse über die Landesförderung von ÖPNV-Omnibussen und deshalb keine Kenntnisse über die Gesamtzahl der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge mit Angabe der Stadt bzw. Region, Name des Unternehmens sowie Anzahl der Fahrzeuge nach Hersteller und Antriebsform.

Zu der Förderung von ÖPNV-Omnibussen siehe auch Antwort zu Frage 4.

**2. Sind Hybrid-, Elektro- und Brennstoffzellenbusse auch als Schulbusse im Einsatz?**

Der Landesregierung liegen keine Informationen über den Einsatz von Schulbussen für das gesamte Landesgebiet vor, da vom Land Niedersachsen nicht sämtliche Busse im öffentlichen Personennahverkehr gefördert werden und der Einsatz der Busse von den Verkehrsunternehmen im Rahmen von betriebswirtschaftlichen Überlegungen täglich wechseln kann.

Grundsätzlich kann somit auch die Beförderung von Schülerinnen und Schülern in Bussen mit alternativen Antrieben erfolgen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn Schülerinnen und Schüler Busse mit alternativen Antrieben nutzen, die auf Linienverkehren nach § 42 PBefG eingesetzt werden.

**3. Wie viele Elektro-, Hybrid-, Erdgas oder Wasserstoffbusse sind nach Kenntnis der Landesregierung bei privaten Busunternehmen und Subunternehmern in Niedersachsen im Einsatz?**

Siehe Antwort zu Frage 1. Deshalb hat die Landesregierung keine Kenntnisse über die Gesamtzahl der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge nach Unternehmens- und Antriebsform der Fahrzeuge.

**4. In welcher Höhe lagen in den vergangenen zwei Legislaturperioden die Gesamtinvestitionen für Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen, die im Rahmen der Landesförderung, aus den Haushalten der Kommunen und seitens der Verkehrsunternehmen aufgewendet wurden?**

Nach den Landesförderprogrammen wurden/werden in dem Zeitraum von 2015 bis 2023 210 Busse mit CO<sub>2</sub>-freiem Antrieb gefördert. Die Gesamtinvestitionskosten für diese Fahrzeuge betrug/beträgt 118 228 066 Euro, die Landesförderung betrug/beträgt 36 861 910 Euro und die EU/EFRE-Förderung betrug/beträgt 12 980 200 Euro.

Der Landesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, wie viel von der Restsumme aus kommunalen Haushalten und seitens der Verkehrsunternehmen finanziert wurde.

**5. Bestehen für die betreffenden Fahrzeuge und die eingesetzten Technologien spezifische Sicherheitsbestimmungen in Niedersachsen? Besteht hier eine Abstimmung der Städte untereinander, ebenso wie eine Abstimmung des Landes Niedersachsen mit anderen Bundesländern?**

Spezifische Sicherheitsvorgaben für Linienbusse (unabhängig von der Antriebsart) bestehen in Niedersachsen nicht.

Durch die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) wurden Regelungen erlassen (ECE-R 107 und ECE-R 118), die konstruktive Vorgaben sowie Brandschutzregelungen beinhalten, welchen Busse bei ihrer Genehmigung/Zulassung entsprechen müssen.

Diese Regelungen werden beständig, unter Mitwirkung Deutschlands und mittels Erkenntnissen aus Schadensfällen, weiterentwickelt.

Der sekundäre Brandschutz, d. h. die Organisation des Brandschutzes, ist primär Aufgabe des Bus-halters. Er ist für die regelmäßige Wartung und Instandhaltung des Fahrzeugs sowie für die umge-hende Reparatur kritischer Mängel verantwortlich. Die Funktion der konstruktiven Brandschutzmaß-nahmen des jeweiligen Fahrzeuges sind beständig zu prüfen.

Von dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV - [www.gdv.de](http://www.gdv.de)) und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV- [www.vdv.de](http://www.vdv.de)) wurden Leitfäden für Bus-betreiber und Verkehrsunternehmen entwickelt und veröffentlicht, welche praxisnahe Hilfestellung, die Wartung, den Brandschutz von Fahrzeugen und den Betriebshöfen beinhalten. Diese Publikatio-nen wurden unter Einbeziehung unterschiedlichster Fachexpertisen erstellt.

Vor diesem Hintergrund ist eine Abstimmung der Städte bzw. Länder untereinander nicht notwendig.

**6. Erwägt die Landesregierung ein vorläufiges, landesweites Verbot für den Einsatz von Hybrid-, Elektro- oder Wasserstoffbussen? Ist diese Maßnahme nach Einschätzung der Landesregierung zumindest für denjenigen Linienverkehr sinnvoll, auf dem der Schülertransport stattfindet?**

Die Landesregierung erwägt im Rahmen ihrer Zuständigkeit kein landesweites Verbot für den Einsatz von Hybrid-, Elektro- oder Wasserstoffbussen im öffentlichen Personennahverkehr.