

# Elektrobusse im öffentlichen Verkehr - freie Fahrt zur Erreichung der Klimaziele

Medienmitteilung

Bern, 17 | 08 | 2020

**Der öffentliche Verkehr muss noch energieeffizienter und klimafreundlicher werden, damit die Klimaziele der Schweiz erreicht werden können. Der Bund hat daher die "Energiestrategie für den öffentlichen Verkehr" entwickelt, die von den öV-Transportunternehmen präzisiert wurde. Eine wichtige Rolle zur Erreichung der Klimaziele spielen Elektrobusse. Verschiedene Verkehrsbetriebe im Orts- und Regionalverkehr planen, einen grossen Teil ihrer Dieselbus-Flotte durch klimaneutrale Busse zu ersetzen. Doch bei der Umstellung auf elektrische Antriebe gibt es einige Knacknüsse. Vertreter des Bundesamts für Energie (BFE), der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und von PostAuto informierten an der Medienkonferenz der LITRA über ihre Pläne und Überlegungen.**

So viel ist klar: Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist bereits sehr energieeffizient und klimafreundlich. Denn nur rund 5% des Energieverbrauchs des Gesamtverkehrs und rund 4% der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs gehen auf das Konto des öffentlichen Verkehrs. Dennoch hat sich die Branche - in Zusammenarbeit mit Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden - ehrgeizige Ziele gesetzt: Bis 2050 soll der öffentliche Verkehr nochmals um 30% energieeffizienter werden und die CO<sub>2</sub>-Emissionen sollen ganz wegfallen. Bisher gibt es aber keine übergeordnete Planung, wie diese Ziele erreicht werden können. "Es besteht Handlungsbedarf, um der Elektromobilität im öffentlichen Verkehr zum Durchbruch zu verhelfen und den öffentlichen Verkehr konkurrenzfähig zu halten", eröffnete LITRA-Präsident Martin Candinas die Medienkonferenz. Heute sind die Voraussetzungen der einzelnen Verkehrsbetriebe sehr unterschiedlich und die Rahmenbedingungen für die Umstellung auf Elektrobusse müssen zwingend optimiert werden.

## **Busse in Zürich weitgehend emissionsfrei bis 2030**

Ambitionierte Ziele gesetzt hat sich die Stadt Zürich: Bis 2030 sollen die Busse der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) weitgehend elektrisch unterwegs sein. Aktuell liegt der Anteil bei rund 45% Trolleybussen gegenüber 55% Diesel- und Dieselhybridbussen. In den nächsten zehn Jahren soll die verbleibende Dieselflotte durch Elektrobusse abgelöst werden, die in der Garage oder an Fahrleitungen aufgeladen werden (=Batterie-Trolleybusse). "Mit dieser Vorwärtsstrategie wollen wir in Zürich deutlich spürbare Effekte in der Energieeffizienz und im CO<sub>2</sub>-Ausstoss erzielen: Der Energieverbrauch unserer Busflotte sinkt im Horizont 2030 um 60% und die CO<sub>2</sub>-Emissionen können um 75% reduziert werden. Ob dies erreichbar ist, ist aber auch eine Frage der Finanzierung", erklärte VBZ-Direktor Guido Schoch. Die Zahlen wurden für die jüngste Ausgabe der [LITRA-"Verkehrszahlen"](#) aufbereitet.

### **100 Postautos mit alternativen Antrieben bis 2024**

Auch PostAuto plant, verstärkt auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu setzen. "Das Ziel muss sein: Weg vom Pilot – hin zum eigentlichen Betrieb. Der Betrieb von Postautos mit alternativen Antrieben muss zur Normalität werden", erklärte Martina Müggliger, Leiterin Strategie und Innovation und Mitglied der Geschäftsleitung PostAuto. PostAuto hat das Ziel, 100 Busse mit alternativen Antrieben bis 2024 im Angebot zu haben. Ein ambitioniertes Ziel, denn zuerst müssen Bund und Kantone als Besteller des Regionalen Personenverkehrs von der vergleichsweise teuren Technologie und von Investitionen in die Infrastruktur überzeugt werden. Am weitesten fortgeschritten ist zur Zeit die Planung im Kanton Graubünden: In der Bündner Herrschaft sollen mehrere Linien ganz auf Elektrobetrieb umgestellt und dafür sollen 12 neue Fahrzeuge beschafft werden.

### **Auslastung und mehr öV-Nutzer haben Priorität**

Die Anschaffungskosten sind der Knackpunkt bei der Ablösung der Dieselsebusse. Sie liegen heute bei den Elektrobussen noch 20-50% höher. Über den gesamten Lebenszyklus ergeben sich unter den heutigen Rahmenbedingungen Mehrkosten von 5-20%. "Um die Klimaziele zu erreichen, braucht es beides: Einen öffentlichen Verkehr mit noch weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen und überhaupt mehr öffentlichen Verkehr. Eine bessere Auslastung und noch bessere Angebote sind der Weg dazu", betonte Christoph Schreyer, Leiter Energieeffizienter Verkehr beim Bundesamt für Energie.

### **Parlament fordert eine stärkere finanzielle Beteiligung des Bundes**

Im Frühling 2019 hat das Parlament den Bundesrat aufgefordert zu prüfen, [mit welchen Instrumenten der Bund Elektrobusse verstärkt fördern kann](#). Das Bundesamt für Energie erarbeitet derzeit einen Bericht, der das Potenzial der Elektromobilität im öffentlichen Verkehr beziffern soll und Möglichkeiten auslotet, wie Elektrobusse einfacher angeschafft werden können. Der Bericht soll im Herbst 2020 vorliegen. Für eine Umstellung besteht grosses Potential: Fast 90% aller Busse im öffentlichen Verkehr der Schweiz werden heute noch mit Diesel betrieben.

Schliesslich behandelt das Parlament in der Herbstsession [vier gleich lautende Vorstösse zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs](#). Die Forderung: Der Bund soll im Detail aufzeigen, wie der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden kann. Die Erreichung der Schweizer Klimaziele kann nur gelingen, wenn der öV-Anteil deutlich über 20% steigt.

### **Auskünfte erteilt:**

Michael Ruefer, stv. Geschäftsführer LITRA, 079 272 51 04, michael.ruefer@litra.ch

### **LITRA**

Die LITRA wurde 1936 gegründet und zählt über 200 Mitglieder, darunter die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, wichtige Industrie- und

Dienstleistungsunternehmen, die Bauwirtschaft, Kantone und Ämter. Die LITRA ist eine Informations- und Meinungsplattform im Bereich der Verkehrspolitik, vor allem für den

öffentlichen Verkehr. Wir organisieren für unsere Mitglieder und die Branche Veranstaltungen, erteilen Auskünfte und Meinungen und publizieren Berichte in verkehrspolitischen Fragen.

[www.litra.ch](http://www.litra.ch)